FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

(F. A. I.)

(Międzynarodowy Związek Aeronautyczny)
Założony dnia 14. X. 1905 r.

KODEKS SPORTOWY

1933

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

(F. A. I.)

(Międzynarodowy Związek Aeronautyczny)
Założony dnia 14. X. 1905 r.

KODEKS SPORTOWY

1933

Tłumaczenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej
Warszawa, Al. Ujazdowskie 32
(Z uwzględnieniem zmian z dnia 1. V. 1934 r.).

Wszystkie zmiany w niniejszym Kodeksie Sportowym podawane będą do wiadomości publicznej w Biuletynie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, ukazującym się w miesięczniku „Skrzydlata Polska".

Wykonanie f-my Makowiecki & Maniecki, Warszawa, tel. 9-41-26.
Tłoczono: „Drukarnia Bankowa" w Warszawie.

Kraje reprezentowane w F. A. I.

Tłustym drukiem — nazwy Państw, uznających Książeczki z przepustkami granicznemi Carnet de passage en douane).

Argentyna
Austrja
Belgja
Brazylja
Chili
Czechosłowacja
Danja
Egipt
Finlandja
Francja
Grecja
Hiszpanja
Holandja
Italja
Japonja
Jugosławja
Kanada
Kuba
Litwa
Luksemburg
Meksyk
Niemcy
Norwegja
Polska
Portugalja
Rumunja
Stany Zjednoczone Ameryki Północnej
Syrja i Liban
Szwajcarja
Szwecja
Turcja
Urugwaj
Węgry
Wielka Brytanja

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
(F. A. I.)

Kodeks Sportowy

ROZDZIAŁ I
Zasady ogólne

1. **Reglamentacja międzynarodowa sportu aeronautycznego.** Międzynarodowy Związek Aeronautyczny, nazwany powyżej F. A. I., jest jedyną władzą sportową międzynarodową, powołaną do ustalenia i przestrzegania regulaminów, mających na celu propagandę, oraz regulowanie zawodów sportowych i rekordów aeronautycznych. Związek mianuje Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy, powołany do rozsądzania w ostatniej instancji zatargów, które mogłyby wyniknąć na tle zastosowania regulaminów.

2. **Ogólny Kodeks Sportowy.** Dla umożliwienia wyżej wymienionym władzom wykonywania tych czynności sprawiedliwie i bezstronnie F. A. I. ustalił niniejszy „Ogólny Kodeks Sportowy".

3. **Reglamentacja krajowa sportu aeronautycznego.** Każdy Klub, Stowarzyszenie, Związek czy też inna władza krajowa, nazywana poniżej Aé.-C. N., należąca do F. A. I. (patrz pkt. 11), będą uważane jako uznające niniejszy kodeks i zobowiązane są do jego poszanowania.

Biorąc to pod uwagę dany Aé.-C. N. jest uznany przez F. A. I. jako jedyna władza sportowa, powołana do zastosowania niniejszego kodeksu i kierowania

sportem aeronautycznym w swoim kraju oraz w swoich prowincjach, dominjach, protektoratach i kolonjach.

4. Jeżeli jednak jedno z tych terytorjów jest reprezentowane bezpośrednio w F. A. I. zgodnie z warunkami, przewidzianemi w art. 3 Statutu, to władzę sportową będzie wykonywał Aé.-C. N. tego terytorjum

5. **Przekazanie władzy sportowej.** Każdy Aé.-C.N. ma prawo przekazać innemu klubowi swego kraju całokształt lub część władzy sportowej, która mu jest nadana przez niniejszy Kodeks, pod warunkiem jednakowoż uprzedniego zatwierdzenia tej decyzji przez F. A. I.

6. **Cofnięcie przekazanych uprawnień.** Aé.-C.N. może cofnąć nadane uprawnienia pod warunkiem powiadomienia o tem F. A. I.

7. **Krajowy Regulamin Sportowy.** Każdy Aé.-C. N. może ustanowić swój krajowy regulamin sportowy, który winien być uzgodniony z postanowieniami niniejszego kodeksu i musi być zatwierdzony przez F. A. I.
W oczekiwaniu na zatwierdzenie przez F. A. I Krajowy Regulamin Sportowy będzie mógł być wprowadzony w życie lecz tylko jako tymczasowy.

8. **Stosunki z F. A. I.** Aé.-C. N., jako jedyny przedstawiciel F. A. I. w swoim kraju, jest wyłącznie powołanym do nawiązania stosunków i prowadzenia korespondencji z F. A. I.

ROZDZIAŁ II

Mianownictwo i definicje

9. Mianownictwo, określenia i skróty, wskazane poniżej, będą przyjęte w niniejszym Kodeksie i jego załącznikach, w regulaminach krajowych i ich załącznikach i we wszystkich regulaminach szczegółowych oraz będą stosowane powszechnie.

10. F. A. I. — Międzynarodowy Związek Aeronautyczny.

11. Aé.-C. N. — Aeroklub Krajowy, Stowarzyszenie Krajowe, Związek Krajowy lub inna władza, uznana przez F. A. I. i wchodząca w jego skład.

12. C. A. S. I. — Międzynarodowa Aeronautyczna Komisja Sportowa.

V. S. M. — Międzynarodowa Komisja Szybowcowa.

C. I. T. A. — Międzynarodowa Aeronautyczna Komisja Turystyczna.

13. **Zawody sportowe.** — Każdy konkurs, zawody, wyścigi, usiłowanie ustalenia rekordu i t. d., w którym bierze udział statek powietrzny.

Zawody sportowe bywają międzynarodowe lub krajowe. Zawody są „otwarte" lub „zamknięte". Ponadto każdy z tych rodzai zawodów może być „zarezerwowany".

14. **Zawody sportowe otwarte.** — Zawody sportowe organizowane przez jakikolwiek Aé.-C. N. lub też z jego upoważnienia, w których może wziąć udział każda osoba posiadająca licenję sportową, bez względu na jej przynależność państwową.

15. **Zawody Sportowe Międzynarodowe.** — Zawody sportowe, które mogą być organizowane tylko

przez Aé.-C. N. Zawody te muszą być wpisane do urzędowego kalendarza na rok bieżący, zestawionego przez F. A. I.

16. **Zawody sportowe zamknięte.** — Zawody sportowe, organizowane przez Aé.-C. N. lub przynależne do niego kluby, w których mogą brać wyłącznie udział tylko ich członkowie.

Zamknięte zawody sportowe mogą być również organizowane przez specjalny komitet (komitet miejscowy) na podstawie urzędowego upoważnienia, wystawionego przez Aé.-C. N.

Zawody sportowe zamknięte podlegają Regulaminowi Krajowemu. W kraju, w którym nie istnieje Regulamin Krajowy, będzie stosowany niniejszy Ogólny Kodeks Sportowy.

17. **Zawody sportowe zarezerwowane.** — Zawody sportowe, w których może wziąć udział każda osoba odpowiadająca kwalifikacjom, wymaganym przez niniejszy Kodeks, pod warunkiem podporządkowania się pewnym przepisom specjalnym, zawartym w Regulaminie Szczegółowym.

18. **Meeting lub konkurs.** — Zebranie zawodników i osób urzędowych, obejmujące jedne lub kilka zawodów sportowych, z wyłączeniem prób pobicia rekordów.

19. **Próba.** — Zawody sportowe lub turystyczne, prowadzone na podstawie Regulaminu.

20. **Wyścig.** — Zawody, w których szybkość osiągnięta jest jedyną podstawą do klasyfikacji.

21. **Komitet Organizacyjny — Organizator.** — Każde ugrupowanie lub osoba, zamierzające lub organizujące meeting.

22. **Upoważnienie organizacyjne.** — Dokument urzędowy, upoważniający do zorganizowania Zawodów Sportowych, wystawiany wyłącznie przez Aé.-C. N.

23. **Regulamin Szczegółowy.** — Regulamin, opracowany przez jakikolwiek Aé.-C. N. lub też Komitet Organizacyjny w celu uregulowania szczegołów zawodów sportowych.

24. **Trasa.** — Droga, której muszą trzymać się zawodnicy.

25. **Baza.** — Teren, używany stale lub czasowo dla przeprowadzenia zawodów sportowych lub ustalenia rekordów.

26. **Rekord.** — Najwyższy wynik, osiągnięty w specjalnych warunkach, określonych w Kodeksie Sportowym. Rekordy mogą być krajowe, międzynarodowe i światowe, jednakowoż rekordy międzynarodowe i światowe będą uznane jedynie wówczas, gdy zostaną ustanowione w warunkach, ustalonych przez F. A. I.

27. **Przynależność państwowa rekordu.** Rekord będzie zapisany na nazwisko, do rejestru krajowego, według przynależności państwowej pilota.

W razie, gdyby załoga składała się z kilku osób, decyduje o tem przynależność państwowa osoby, wyznaczonej w charakterze pierwszego pilota przez Aé.-C. N., kontrolujący zawody.

Rekordy, osiągnięte przez pilota, nie posiadającego ustalonej przynależności państwowej, będą zarejestrowane na nazwisko pilota, lecz nie zostaną zapisane na rzecz żadnego kraju.

28. **Rekord krajowy.** — Rekordem krajowym jest rekord, ustalony przez pilota, posiadającego przy-

należność państwową danego kraju, bez względu na jakim terytorjum był ustalony.

Rekord krajowy musi być zezwolony, kontrolowany i ustalony przez Aé.-C. N.

29. **Międzynarodowy rekord klasowy.** — Międzynarodowym rekordem klasowym jest najlepszy z rekordów krajowych, osiągnięty w każdej kategorji jednej z klas, uznanych przez F. A. I.

30. **Rekord światowy.** — Rekord, uznany przez F. A. I. jako najlepszy wyczyn w aeronautyce bez względu na klasyfikację lub kategorję.

31. **Zdobywca rekordu.** — Rekord należy osobiście do pilota (lub pilotów) sprzętu aeronautycznego, na którym on został osiągnięty. Rekord ten będzie zapisany na nazwisko pilota, względnie pilotów ze wskazaniem typu aparatu.

32. **Handicap.** — Środek, przewidziany przez szczegółowy regulamin zawodów sportowych celem możliwie najściślejszego zrównoważenia szans zawodników. Handicap może być „jawny" lub „zatajony".

33. **Handicap „zatajony".** — Jest to handicap, który podawany jest do wiadomości zainteresowanych dopiero w chwili, uznanej za stosowną przez komisarzy sportowych.

34. **Zawodnik.** — Każda osoba fizyczna lub prawna, biorąca udział w jakichkolwiek zawodach sportowych, zaopatrzona obowiązkowo w licencję F. A. I.

35. **Pilot.** — Kierownik statku powietrznego, zaopatrzony obowiązkowo na czas każdych zawodów sportowych w licencję F. A. I. Jeśli pilot zgłasza statek powietrzny, to jest on wówczas uznany również za zawodnika i winien być zaopatrzony w dwie licencje.

36. **Pasażer.** — Osoba dorosła, która oprócz pilota jest przewożona przez statek powietrzny.

37. **Rejestr posiadaczy licencyj.** — Spis osób, którym dany Aé.-C. N. udzielił licencji pilota lub zawodnika, prowadzony przez Aé.-C. N. Pilot nie może posiadać ważnej licencji pilota, o ile jednocześnie nie posiada dyplomu pilota.

38. **Numery licencji.** — Numery porządkowe przydzielane corocznie przez Aé.-C. N. zawodnikom i pilotom, wciągniętym do rejestru.

39. **Wykluczenie.** — Wykluczenie pociąga za sobą, dla tego względem kogo zostało ono zastosowane, zakaz brania udziału w tych zawodach sportowych, dla których zostało postanowione.

40. **Zawieszenie.** — Zawieszenie pozbawia czasowo zawieszonego praw brania udziału w jakichkolwiek zawodach sportowych w kraju tego Aé.-C. N., który to zawieszenie postanowił, oraz we wszystkich krajach, podlegających orzecznictwu F. A. I.

41. **Dyskwalifikacja.** — Dyskwalifikacja pozbawia zdyskwalifikowanego ostatecznie prawa brania udziału w jakichkolwiek zawodach sportowych.

42. **Reglamentacja specjalna — kraje niereprezentowane w F. A. I.** Przedstawiciel urzędowy lub zawodnik, należący do jednego z Aé.-C. N., zrzeszonego w F. A. I., nie będzie mógł brać udziału w zawodach, organizowanych w kraju niereprezentowanym w F. A. I., bez specjalnego zezwolenia, udzielonego dowolnie przez F. A. I. na żądanie Aé.-C. N., do którego należy zainteresowany.

To samo dotyczy każdego organizatora lub komitetu organizacyjnego, który zamierza zorganizować za-

wody sportowe w jednym z krajów, niereprezentowanych w F. A. I.

ROŻDZIAŁ III

Zawody sportowe

43. **Organizacja zawodów sportowych.** Zawody sportowe mogą być organizowane:
a) przez Aé.-C. N.;
b) przez jeden lub kilka klubów zrzeszonych, którym Aé.-C. N. przekaże w tym celu swoje uprawnienia;
c) przez komitet organizacyjny, uznany przez Aé.-C. N. i zaopatrzony w upoważnienie na przeprowadzenie tej organizacji, wydane dowolnie przez tenże Aé.-C. N.

44. **Regulamin organizacyjny.** Każde zawody sportowe wymagają opracowania przez Komitet Organizacyjny „Regulaminu Zasadniczego".

Regulamin ten może być uzupełniony w razie potrzeby przez jeden lub kilka Regulaminów Szczegółowych.

45. Wszystkie zawody sportowe, organizowane w jakimkolwiek kraju, reprezentowanym w F. A. I., będą podlegały niniejszemu Kodeksowi Sportowemu.

46. **Wzmianka, która obowiązkowo winna być uwidoczniona na dokumentach, dotyczących zawodów sportowych.** Wszystkie regulaminy szczegółowe, programy, komunikaty urzędowe, formularze zgłoszeń, związane z danemi zawodami sportowemi, winne być opatrzone w widoczny sposób napisem: „Organizowane zgodnie z Kodeksem Sportowym F. A. I. i Regulaminem Sportowym..(nazwa odnośnego Aé.-C. N.).

47. **Znajomość i poszanowanie regulaminów.** Każda osoba, ugrupowanie i t. d., organizujące zawody sportowe lub biorące udział w nich, zgóry jest uważaną za:

1. znającą niniejszy Kodeks Sportowy i Regulamin Krajowy, jeśli takowy istnieje;
2. biorącą na siebie zobowiązanie podporządkowania się bez zastrzeżeń konsekwencjom, które mogłyby z tego wyniknąć;
3. zrzekającą się pod rygorem dyskwalifikacj wszelkich interwencyj i arbitrów lub w sądach, w sprawach związanych z interpretacją i zastosowaniem niniejszych przepisów.

48. **Zawody zabronione.** Wszelkie zawody sportowe, które nie zostaną zorganizowane zgodnie z postanowieniami niniejszego Kodeksu Sportowego, oraz Regulaminu Krajowego odnośnego Aé.-C. N., będą wzbronione przez tenże Aé.-C. N.

49. Jeśli podobne zawody zostaną włączone do programu meetingu, na urządzenie którego zostało wydane odpowiednie upoważnienie organizacyjne, to takie upoważnienie będzie uznane za niebyłe i nieważne.

50. **Zawody sportowe odroczone lub odwołane.** Meeting lub zawody sportowe, przewidziane w programie meetingu, nie mogą być odroczone lub odwołane, o ile zastrzeżenia co do ich odroczenia lub odwołania nie były przewidziane w regulaminie szczegółowym.

W razie odroczenia lub odwołania — wpisowe winno być zwrócone.

ROZDZIAŁ IV

Organizacja zawodów sportowych
Upoważnienia, zgłoszenia, programy

51. **Komitet Organizacyjny.** Zawody sportowe są organizowane obowiązkowo przez stałe albo czasowe zespoły, które przybierają nazwę „Komitetu Organizacyjnego" i które winne posiadać zezwolenie na organizację.

52. **Poszanowanie praw i regulaminów.** Aé.-C.N. nie może udzielać upoważnienia organizacyjnego bez zastrzeżenia, że Komitet Organizacyjny zobowiąże się do zaopatrzenia się w niezbędne zezwolenia, przewidziane przez władze administracyjne tego terytorjum, na którem mają się odbyć zawody.

53. **Niezbędne upoważnienie organizacyjne.** Żadne zawody sportowe nie będą mogły być organizowane w jakimkolwiek kraju bez upoważnienia organizacyjnego, udzielonego przez zainteresowany Aé.-C.N. Dany Aé.-C. N. może odmówić udzielenia upoważnienia bez obowiązku podania do wiadomości powodów odmowy.

54. **Podanie o upoważnienie organizacyjne.** Każde podanie o udzielenie upoważnienia organizacyjnego winno być zredagowane na formularzu specjalnym, dostarczonym przez Aé.-C. N. Podanie to należy przesłać do Aé.-C. N. przynajmniej na miesiąc przed datą rozpoczęcia meetingu, z załączeniem następujących dokumentów:

1. kwoty, należnej za upoważnienie w razie gdy Aé.-C. N. postanowił określić wysokość tej opłaty;

2. wykazu, obejmującego nazwiska, stanowiska i adresy osób, proponowanych do wejścia w skład Komitetu Organizacyjnego i jego Zarządu;
3. projektu regulaminu, proponowanego dla poszczególnych zawodów sportowych meetingu;
4. projektu programu meetingu, który to program winien między innemi zawierać informacje następujące:

a) oświadczenie stwierdzające, że meeting podlega przepisom niniejszego Kodeksu oraz regulaminowi sportowemu krajowemu;
b) miejsce i datę meetingu;
c) dokładny opis projektowanych zawodów sportowych;
d) wyszczególnienie nagród, przeznaczonych dla każdych zawodów sportowych. Równowartość tych nagród powinna być wpłacona do kasy Aé.-C. N., lub na mocy specjalnego zezwolenia do kasy Komitetu Organizacyjnego. Zwolnienie od tego obowiązku może nastąpić jedynie na podstawie przedstawienia dowodów złożenia odpowiedniego zabezpieczenia, gwarantującego wypłacalność tych nagród;
e) ustalenie dla każdych zawodów sportowych wysokości opłat wpisowych oraz warunków, na jakich te wpłaty są zwracane, szczególnie w wypadku ustalenia niedotrzymania warunków zawodów;
f) miejsce, gdzie są przyjmowane zgłoszenia;
g) daty i godziny otwarcia oraz zamknięcia zgłoszeń, przyczem zamknięcie powinno mieć miejsce przynajmniej na 5 dni przed datą, ustaloną na rozpoczęcie meetingu;

dla zawodów sportowych międzynarodowych otwartych i rezerwowanych termin ten określa się na 7 dni;

h) nazwiska komisarzy sportowych i kierownika zawodów.

55. Zgłoszenia. Od chwili udzielenia przez Aé.-C. N. upoważnienia na meeting Komitet Organizacyjny będzie mógł rozpocząć przyjmowanie zgłoszeń.

Zgłoszenia powinny być wypisane na urzędowym formularzu, wydanym przez Komitet Organizacyjny; zgłoszenia winny podawać nazwiska i adresy zawodników, oraz w razie potrzeby, wyznaczonych pilotów i numery ich licencyj.

Regulaminy mogą jednakowoż określać termin dodatkowy dla zgłoszeń pilotów.

56. Zgłoszenie na zawody międzynarodowe. Każde zgłoszenie do zawodów sportowych czy turystyki międzynarodowej musi zgłaszający zgłosić obowiązkowo drogą przez swój Aé.-C. N., który ze swej strony winien możliwie szybko przekazać je do tego Aé.-C. N., który wydał upoważnienie organizacyjne. Postanowienie to winno obowiązkowo figurować w dobrze widocznem miejscu regulaminu zawodów międzynarodowych, a przekroczenie tego przepisu karane będzie grzywną lub inną sankcją karną aż do wykluczenia włącznie.

57. Zgłoszenia przesłane telegraficznie. Złoszenia mogą być przesłane telegramem, który winien być doręczony przed godziną, wyznaczoną jako termin ostateczny dla przyjmowania zgłoszeń. W tym wypadku winno nastąpić potwierdzenie telegramu listem, zawierającym kwotę należnych opłat wpisowych, wysłanych równocześnie z telegramem.

58. **Zgłoszenie zawierające fałszywe oświadczenie.** Każde zgłoszenie, które zawiera fałszywe oświadczenie, należy uważać za nieważne i nieistniejące; osoba, podpisująca podobne zgłoszenie, może być oskarżona o nielojalność, a wpisowe może być skonfiskowane.

59. **Wyznaczenie uczestników.** W razie jeśli ilość otrzymanych zgłoszeń przekroczy ilość maksymalną zawodników, określoną w regulaminie, uczestnicy będą wyznaczeni albo według porządku otrzymania zgłoszeń, lub też drogą losowania, względnie w jakikolwiek inny sposób, według decyzji Komisji Sportowej Aé.-C. N., o ile nie było to przewidziane zgóry w regulaminie.

60. **Wyznaczenie zastępców.** W razie wyłączenia zawodników w warunkach określonych wyżej, będą oni mogli być dopuszczeni jako zastępcy, jeśli regulamin szczegółowy zawodów sportowych to przewiduje. Zastępca powinien przesłać swoje zgłoszenie w terminie, określonym przez ten regulamin.

61. **Ogłoszenie zgłoszeń.** Jest zabronionem zawiadamiać lub też ogłaszać w związku z zawodami sportowemi nazwisko zawodnika, od którego Komitet Organizacyjny nie otrzymał prawdziwego zgłoszenia.

62. **Odmowa przyjęcia zgłoszeń.** Przy zawodach sportowych międzynarodowych odmówić przyjęcia zgłoszenia może jedynie Aé.-C. N. kraju organizującego zawody, z tem, że zainteresowany winien być powiadomiony o tem w ciągu 24 godzin po otrzymaniu zgłoszenia. Odwołanie od tej decyzji może być złożone do tego Aé.-C. N., który wydał upoważnienie organizacyjne, w terminie upływającym na 3 dni przed dniem rozpoczęcia zawodów sportowych.

Dla wszelkich innych zawodów sportowych re-

gulamin krajowy powinien przewidywać warunki, w jakich ta odmowa może mieć miejsce.

63. **Zakaz przyjmowania zgłoszeń zawodników poza konkursem.** W zawodach sportowych nie mogą w żadnym wypadku brać udziału zawodnicy, nie zgłoszeni prawidłowo w przepisanych terminach, ani też zawodnicy sklasyfikowani w kategorji „poza konkursem", nawet w razie nie ubiegania się o nagrodę.

64. **Program.** Komitet Organizacyjny winien wręczyć Aé.-C. N. oraz każdemu z zawodników, przynajmniej na 24 godziny przed rozpoczęciem meetingu, program z napisem widocznemi literami na pierwszej stronie: „Program Oficjalny".

65. **Informacje, które powinne być umieszczone w programie.** Każdy program powinien zawierać bez zmian informacje, podane w ogłoszeniu, dotyczącem meetingu, kolejność poszczególnych prób, nazwiska zawodników, nazwiska pilotów, numer lub znak konkursowy, który będzie umieszczony na każdym statku powietrznym, biorącym udział w zawodach sportowych, oraz w razie potrzeby handicap, jeśli on nie będzie zatajony.

66. **Pseudonim umieszczony w programie.** Każdy pseudonim powinien być wydrukowany w programie urzędowym w cudzysłowie (patrz pkt. 117).

67. **Zmiany w programie i regulaminach szczegółowych.** Żadne zmiany nie powinne być czynione w programie ani też w regulaminach po rozpoczęciu przyjmowania zgłoszeń (terminu otwarcia zgłoszeń).

ROZDZIAŁ V

Trasa

68. **Trasa międzynarodowa.** Gdy zawody sportowe wymagają przejścia przez terytorja kilku państw, kontrola sportowa będzie należała zasadniczo do Aé.-C. N. kraju organizującego, bez względu na to jaki będzie kraj, w którym nastąpi start czy też zakończenie zawodów.

Zatwierdzenie wyników zawodów sportowych i rekordów z „trasą międzynarodową" zostanie przeprowadzone na tych samych warunkach przez Aé.-C. N. kraju organizującego.

Jednakowoż uprzednio powinna być otrzymana zgoda każdego Aé.-C. N., przez którego kraj przechodzi trasa zawodów, na przelot nad jego terytorjum. Zgoda ta powinna być uzyskana przez Aé.-C. N. kraju organizującego zawody, który o tem winien powiadomić Sekretarjat F. A. I.

69. **Trasa.** Trasa zawodów sportowych musi być zatwierdzona przez Aé.-C. N.

Do podania o upoważnienie powinna być dołączona szczegółowa marszruta z dokładnym wykazem odległości do przebycia.

70. **Trasa wytyczonego lotu okrężnego (punkty kontrolne).** Zawodnicy powinni okrążać trasę, przelatując całkowicie na zewnątrz punktów kontrolnych, pozostawiając je zawsze po jednej stronie, która winna być wskazana w regulaminie.

Przelot nad punktami kontrotnemi. — Dla uznania, że dany aparat przeleciał nad punktem kontrolnym musi on przelecieć całkowicie nad przedłużeniem przekątni kąta, którego wierzchołek stanowi punkt kontrolny.

Pominięty punkt kontrolny. — Zawodnik, który ominie punkt kontrolny, będzie miał prawo dalej ważnie kontynuować przelot pod warunkiem jednakowoż, że przed kontynuowaniem lotu okrąży on całkowicie ten punkt w kierunku lotu.

71. **Licencja dla oficjalnej bazy krajowej lub międzynarodowej.** Aé.-C. N. może zwrócić się do F. A. I. w celu otrzymania licencji na oficjalną bazę międzynarodową, stałą lub czasową.

F. A. I. może odmówić wydania takiej licencji albo też odebrać już wydaną, jeśli uzna to za stosowne, bez podania powodów.

72. **Licencja krajowa na bazę.** Aé.-C. N. może wydać według swego uznania licencję krajową na bazę na warunkach wymienionych poniżej, ale w tym wypadku baza nie będzie mogła służyć do bicia rekordów międzynarodowych lub światowych.

73. **Baza czasowa.** Bazy czasowe mogą być użyte do bicia rekordów światowych, międzynarodowych i krajowych, z wyłączeniem rekordów największej szybkości na bazie; z tem jednak, że protokuł, ustalający pomiary i bazę, sporządzony przez władzę urzędową, musi być załączony do protokułu rekordu przy wszystkich próbach, dokonanych na tej bazie. Pomiary muszą być obowiązkowo dokonane przy każdej nowej próbie.

74. **Określenia, które muszą być umieszczone na licencji dla bazy.** Licencja, wydana przez F. A. I., powinna zawierać wyszczególnienie długości bazy i wskazywać czy ona jest czasowa czy też stała.

75. **Warunki wymagane dla ustalenia baz stałych.** Warunki, wymagane dla ustalenia baz stałych, są określane perjodycznie przez F. A. I. (Patrz załącznik E.)

ROZDZIAŁ VI

Start, przybycie do mety, lądowanie

76. Regulaminy dla wszystkich kategoryj statków powietrznych muszą obowiązkowo przewidywać rodzaj statku oraz sposób jego kontroli.

77. **Określenie rodzaju startu.** Klasa A (balony). — Uważa się, że balon wystartował w tym momencie, w którym osoba, stwierdzająca start, zaczyna widzieć spód kabiny i pod warunkiem, że wówczas nie będzie żadnej łączności między balonem i ziemią.

Klasa B (sterowce). — Start sterowca jest uważany za dokonany w takich samych warunkach jak i dla aparatów klasy A.

Dla pozostałych klas: klasy C, C-bis, C-ter, E, G (samoloty, wodnosamoloty, amfibje, statki o skrzydle autorotacyjnem, skrzydłowce) starty dzielą się na:

1. start w locie,
2. start lancé (start w biegu),
3. start z miejsca.

1. start w locie. — Start w locie ma miejsce wówczas, kiedy aparat lotniczy znajduje się w chwili przekraczania linji startu w pełnym locie.
2. start lancé. — Start lancé ma miejsce, kiedy aparat przekracza linję startu, pozostając jeszcze w kontakcie z ziemią lub wodą.
3. start z miejsca. — Start z miejsca oznacza, że kontrola jego jest przeprowadzona wówczas, kiedy aparat lotniczy, stojąc na miejscu, otrzymuje od urzędowej osoby rozkaz odlotu.

78. **Rozmieszczenie zawodników na starcie.** Jeżeli wszyscy zawodnicy odlatują jednocześnie, to ich rozmieszczenie winno być ustalone w regulaminie szczegółowym.

79. **Serje.** Starty mogą być dokonane serjami, lub też oddzielnie dla każdego z zawodników.

Ułożenie seryj i porządek ich odlotów będą postanowione przez Komitet Organizacyjny i ogłoszone w programie.

Zawodnicy nie mogą odlecieć w innej serji jak tylko w tej, do której byli wyznaczeni.

Wyłącznie zawodnicy, zakwalifikowani do seryj eliminacyjnych lub pocieszenia, będą mogli wziąć udział w pół-finałach, jeśli to jest przewidziane, lub też w finałach. Jedynie tylko zawodnicy, zakwalifikowani do pół-finałów, jeśli to jest przewidziane, będą mogli brać udział w finałach.

80. **Wzmocnienie serji.** Komisarze sportowi będą mieli prawo zmienić skład albo ilość seryj, jeśli ilość zawodników obecnych na starcie usprawiedliwi podobne zarządzenie lub też dla każdego innego powodu będzie to uznane przez nich za odpowiednie.

81. **Określenie przybycia do mety.** Regulaminy powinny ściśle określać warunki, w jakich odbędą się przyloty do mety, oraz warunki, w których te przeloty będą kontrolowane i chronometrowane w razie potrzeby:

1. Przylot, stwierdzony w chwili przekroczenia w locie linji zgóry ustalonej.
2. Przylot, stwierdzony w chwili przekroczenia linji zgóry wykreślonej, przyczem aparat lotniczy znajduje się w kontakcie z ziemią lub wodą.
3. Przylot, stwierdzony w chwili ustania wszelkiego ruchu.

82. **Przekroczenie linji kontrolnej.** Aparat lotniczy jest chronometrowany w chwili przekroczenia linji kontrolnej skoro tylko przód aparatu przekroczy tę linję.

83. **Zatrzymanie się — przybycie. Balony wolne (klasa A).** Uważa się, że balon zatrzyma się, gdy nie ciągnie on za sobą i nie podtrzymuje statycznie żadnej części swego osprzętu.

Za godzinę zatrzymania uważa się tę godzinę, która jest wpisana do dziennika podróży. Zapisz dziennika podróży muszą być potwierdzone przey świadectwo lądowania i instrumenty kontrolne.

Jeśli zatrzymanie ma miejsce w nocy poza obecnością kogokolwiek z mieszkańców, to odpowiednia notatka winna być wpisana do dziennika podróży.

Załoga, znajdująca się w czasie wzlotu, powinna być w komplecie przy lądowaniu.

Zawodnik, który przy lądowaniu nie będzie posiadał swego sprzętu, składającego się z powłoki balonu, kabiny, ewentualnie siatki, nie będzie klasyfikowany i jego wyczyn nie będzie dawać podstawy do zatwierdzenia rekordu.

84. **Lądowanie w drodze.** Każde zatrzymanie dowolne jest uznawane za lądowanie, które winno być wpisane przez zawodnika do dziennika podróży z podaniem ścisłego czasu zatrzymania.

Dla aparatów klas B, C, C-bis, D, G zatrzymanie nie umyślne, bez względu na to, jak długiem ono będzie, musi być uważane za lądowanie w drodze i podane do wiadomości jako takie. Dla aparatów klasy A, zatrzymanie mimowolne nie stanowi lądowania w drodze, o ile nie przekracza 15 minut, przyczem dziennik podróży powinien zawierać wzmiankę o każdem takiem zatrzymaniu.

85. Dead-heats (równość punktów). W razie „dead heats" zawodnicy, którzy otrzymali jednakowe wyniki, będą musieli podzielić między sobą wszystkie nagrody, przyznane osiągniętemu w klasyfikacji miejscu. Jednakowoż regulaminy szczegółowe mogą przewidywać warunki, zobowiązujące do nowego startu i określać warunki nowego wyścigu pomiędzy zawodnikami, którzy osiągnęli wyniki jednakowe (exaequo).

86.
87. *W oryginale francuskim nie istnieją.*
88.

ROZDZIAŁ VII

Rekordy

89. Orzecznictwo. Każdy Aé.-C. N. orzeka w sprawie złożonych podań o zatwierdzenie rekordów, dokonanych na jego terytorjum. Aé.-C. N. może odmówić zatwierdzenia rekordu, jednakowoż zobowiązany jest uzasadnić tę odmowę.

F. A. I. orzeka o zatwierdzeniu rekordów międzynarodowych i światowych, przyczem odnośne podania winny być do niego zgłaszane drogą przez zainteresowane Aé.-C. N.

90. Statki powietrzne zakwalifikowane do ustalania rekordów. Rekordy międzynarodowe każdej klasy mogą być ustalone jedynie na statku powietrznym, odpowiadającym warunkom, wyszczególnionym w załączniku.

91. Rekordy uznane. Jedynemi rekordami uznanemi są rekordy krajowe, rekordy międzynarodowe podług klas i rekordy światowe. Jeden i ten sam rekord może być zatwierdzony w kilku kategorjach.

92. **Rekordy pobite przez wyczyny osiągnięte w innych kategorjach.** Klasa A. — Rekord, ustalony przez balon, będzie uważany za pobity skoro balon, należący do innej kategorji, równej albo niższej dokona wyczynu lepszego.

Klasy C, C-bis, C-ter, D, E, G. — Rekord, ustalony na aparacie obciążonym pewnym ładunkiem handlowym, będzie uważany za pobity w swojej kategorji skoro aparat, niosący jednakowy lub wyższy ciężar, dokona wyczynu lepszego.

Wszystkie rekordy w ten sam sposób pobite będą zarejestrowane na rzecz nowych zdobywców [1]).

93. **Czasy i odległości uznane.** Dla rekordów krajowych, międzynarodowych oraz rekordów światowych będą uznane jedynie czasy, odległości i obciążenie, wymienione w załączniku.

94. **Usiłowania pobicia rekordów.** Usiłowania rekordu w locie okrężnym zamkniętym powinny być dokonywane na trasie, dopuszczonej zezwoleniem Aé.-C.N.

95. **Upoważnienie na usiłowanie pobicia rekordu.** Każda osoba, która zamierza usiłować pobić rekord, powinna skierować podanie do zainteresowanego Aé.-C. N., na blankiecie przez niego ustalo-

---

[1]) Punkt 92 stosuje się tylko do kategorji rekordów z obciążeniem handlowem: czas trwania, odległość, wysokość i szybkość.

Przykład: Rekord szybkości z 5.000 kg obciążenia na przestrzeni 1.000 km może pobić, przy zastosowaniu punktu 92, rekordy na 1,000 km z 2.000 kg obciążenia oraz 1.000 kg, jednak nie może pobić rekordów na 100 i 500 km, jeśli te odległości nie były faktycznie chronometrowane.

nym. Upoważnienie na usiłowanie pobicia rekordu będzie wydane każdej osobie, której podanie zostało przyjęte. To upoważnienie będzie zawierało nazwiska, numery licencji pilota lub pilotów, wyszczególnienie rekordu lub rekordów o które chodzi, markę i klasę aparatu powietrznego, użytego w tym celu, oraz termin ważności upoważnienia.

96. **Kontrola usiłowań pobicia rekordów.** Aé.-C. N. ma prawo wyznaczyć dla kontroli usiłowania pobicia rekordów jedną albo kilka osób urzędowych, naprzykład: jednego albo kilku kontrolerów z chronometrami, jednego geometrę biegłego, jednego komisarza przy wadze, etc. Jeśli ci ostatni nie są wyznaczeni przez Aé.-C. N., to zawodnik może ich wybrać sam z pośród grona osób urzędowych, mianowanych przez Aé.-C. N. w warunkach przewidzianych. W tym wypadku zawodnik będzie zmuszony do powiadomienia na piśmie Aé.-C. N. o nazwiskach osób przez siebie wybranych.

97. **Dowolne środki kontroli.** We wszystkich zawodach sportowych zawodnik może być powołany do zaopatrzenia się w aparaty kontrolne, zaplombowane lub nie, przez komisarzy. Komisja sportowa ma prawo narzucić wzór tych aparatów, względnie uwzględnić te, które zgłoszą zawodnicy.

W razie potrzeby zawodnik może być zmuszony do innego zamontowania instumentów stosownie do wskazówek, które mu będą dane przed odlotem.

98. **Kontrola i zatwierdzenie rekordów ustanowionych przez lotnika cudzoziemskiego.** Skoro zawodnik cudzoziemski ubiega się o pobicie rekordu, to rekord ten będzie kontrolowany przez Aé.-C. N. tego kraju, w którym usiłuje się pobić rekord, ale zatwierdzenie tego rekordu będzie przeprowadzone przez Aé.-C. N. kraju, z którego lotnik pochodzi.

Aé.-C. N. powołane do kontroli prześle bezpośrednio akta rekordu do Aé.-C. N. kraju z którego lotnik pochodzi, które ze swej strony prześle go następnie do ostatecznego zatwierdzenia do F. A. I.

99. **Obowiązki zawodników.** Zawodnik jest odpowiedzialny za przygotowanie wszystkich środków, koniecznych dla pobicia przez niego rekordu, a w szczególności odpowiada on za wniesienie opłat, należnych za współpracę osób urzędowych oraz za instrumenty kontrolne, które ewentualnie będą mu dostarczone. Powinien on porozumieć się we właściwym czasie z Aé.-C. N. w celu oznaczenia godziny, o której będzie on mógł przystąpić do próby pobicia rekordu.

Przed rozpoczęciem próby pobicia rekordu zawodnik powinien przedstawić urzędowemu kontrolerowi swoje upoważnienie, a wówczas kontroler, po upewnieniu się, że upoważnienie jest w porządku, każe jeśli uzna to za potrzebne, zmierzyć lub zważyć aparat lotniczy wraz z jego pasażerem, względnie pasażerami, zaplombuje aparat, narzędzia kontroli, zbiorniki i t. d.

100. **Zmiana pilota.** Zmiany pilota są dozwolone pod warunkiem, że nazwisko każdego pilota będzie wniesione do upoważnienia na przeprowadzenie próby pobicia rekordu.

101. **Kontrola po próbie pobicia rekordu.** Po zakończeniu próby pobicia rekordu będzie przeprowadzona kontrola, mająca na celu sprawdzenie przez osoby urzędowe do tego powołane czy warunki, wymagane przez niniejszy Kodeks Sportowy wraz z załącznikami, były należycie przestrzegane w czasie próby. Te sprawdzania muszą mieć miejsce niezwłocznie po próbie, o ile aparat nie jest zapieczętowany albo zamknięty w opieczętowanym lokalu do czasu przeprowadzenia kontroli.

102. Ścisłość rekordów. By być zatwierdzonym rekord winien być ściśle chronometrowany względ. mierzony.

103. Warunki wymagane przy składaniu podań o zatwierdzenie rekordów krajowych, międzynarodowych według klas, oraz rekordów światowych. Każde podanie o zatwierdzenie rekordu należy adresować do Aé.-C. N. najpóźniej w 6 dni po zakończeniu próby, za wyjątkiem bezwzględnej niemożliwości, uznanej przez Aé.-C. N. dla rekordów krajowych i przez F. A. I. dla rekordów międzynarodowych i światowych.

Do podania należy załączyć świadectwa, które stwierdzają przedewszystkiem:

1. Że czasy były chronometrowane:
   a) przy pomocy aparatu automatycznego, zatwierdzonego przez F. A. I., jeśli chodzi o rekord największej szybkości z bazą;
   b) przy pomocy aparatu automatycznego albo przez chronometraż osoby urzędowej, dla innego rodzaju rekordów.
2. Że czasy były mierzone przynajmniej ze ścisłością do $1/5$ sekundy.
3. Że odległość przebyta była mierzona zgodnie z regulaminami [1]).

---

[1]) Rekord szybkości na określonej odległości może być pobity przez wyczyn szybkości na odległości większej jedynie wtenczas, gdy jest on faktycznie chronometrowany na każdej z tych odległości.

Naprzykład:

Rekord szybkości na przestrzeni 2.000 km może pobić rekordy szybkości na przestrzeni 1.000, 500, 100 km pod warunkiem, że czasy będą faktycznie chronometrowane na 1.000, 500 i 100 km. W związku z powyższem poleca się zainteresowanym odbywać

4. W jaki sposób szczegółowy były przestrzegane przepisy specjalne każdego rekordu (patrz załączniki G i H).

5. Wagę pasażera lub pasażerów.

6. Cechy charakterystyczne statku powietrznego (warunkowo).

7. Wszystkie inne informacje, jakich Aé.-C. N. albo F. A. I. mogą żądać, do oryginalnych zapisów chronometrycznych włącznie,

Skoro na skutek wyczynu, dokonanego zgodnie z regulaminem, zostanie stwierdzone, że jeden z rekordów, przewidzianych w regulaminach F. A. I., został pobity nietylko jako rekord krajowy ale również jako rekord światowy, to Aé.-C. N., który zatwierdził ten rekord, będzie musiał w ciągu 48 godzin od czasu zatwierdzenia powiadomić o tem telegraficznie F. A. I., a następnie wysłać do Sekretarjatu F. A. I. w terminie, nieprzekraczającym 8 dni od daty zatwierdzenia:

1. Potwierdzenie listowne szczegółów rekordów zatwierdzonych, mogących stanowić nowe rekordy światowe.
   Ten list musi być podpisany przez prezesa

---

próbę na trasie, której wymiar odpowiada ścisłemu iloczynowi tych odległości, na których rekordy mogą być ustalone. Naprzykład próba rekordu na trasie, posiadającej w rozwinięciu 115 km, nie może dać podstawy do ustalenia rekordu na 100 km inaczej, jak biorąc czasy faktycznie chronometrowane na 115 km, a licząc bieżnię jako posiadającą wymiar 100 km.

Aé.-C. N. i przez przewodniczącego Komisji Sportowej.

2. Dokumenty urzędowe, przewidziane w regulaminach, i których wykaz jest wyszczególniony w niniejszym artykule.

Te dokumenty w oryginale, a nie w odpisach, powinny zawierać: całkowity komplet aktów, odnoszących się do nowego rekordu światowego, a przedewszystkiem protokuły komisarzy, świadectwa pomiarów, biuletyny urzędowe, podpisane przez prowadzących obliczenia chronometryczne, i wszelkie inne dokumenty w oryginale, które służyły do ustalania faktów.

Każde podanie o zatwierdzenie rekordu światowego lub międzynarodowego musi być poparte opłatą 100 franków francuskich. Suma ta winna być załączona do dokumentów, wymaganych dla zatwierdzenia rekordu.

Rekordy będą uznane za zatwierdzone przez C. A. S. I. po upływie terminu trzechmiesięcznego od przesłania do poszczególnych Aé.-C. N. wykazów rekordów, sprawdzonych w Sekretarjacie F. A. I., o ile żadna reklamacja nie została zgłoszona w tej sprawie w czasie tego całego okresu.

Rekordy w ten sposób zatwierdzone będą przedłożone do ostatecznego zatwierdzenia na dorocznym zjeździe F. A. I., który posiada prawo kontroli nad zatwierdzonemi rekordami.

104. **Rejestracja rekordów.** Każdy Aé.-C. N. zobowiązany jest do prowadzenia rejestru rekordów, ustalonych lub pobitych w jego kraju, i będzie miał prawo do wystawienia świadectw rekordów krajowych lub miejscowych na skutek podania zainteresowanych, którzy zobowiązani są wpłacać odpowiednią należność do Aé.-C. N.

F. A. I. będzie prowadził rejestr rekordów międzynarodowych dla każdej klasy oraz rekordów światowych i na żądanie będzie wystawiał świadectwa rekordów, za które będzie mu wpłacana należność w wysokości 200 franków francuskich za każde świadectwo.

105. **Ogłaszanie rekordów.** W oczekiwaniu na zatwierdzenie rekordu nie będzie dozwolonem ogłaszać, puszczać w obieg bezpośrednio lub też przez osobę trzecią wiadomości o zdobyciu rekordu krajowego, międzynarodowego lub światowego z wyjątkiem tego wypadku, gdy Aé.-C. N. w kraju, w którym rekord był zdobyty, udzielił pisemnego zezwolenia na ogłoszenie lub puszczenie w obieg wiadomości o pobiciu rekordu.

Nawet na podstawie tego upoważnienia osiągnięte wyniki nie będą mogły być ogłaszane inaczej jak pod warunkiem umieszczenia wzmianki następującej: „Z zastrzeżeniem zatwierdzenia", czcionkami przynajmniej tych samych rozmiarów, któremi zostały wydrukowane najczytelniejsze ustępy ogłoszenia.

Nie zachowanie tego przepisu może pociągnąć za sobą odmowę zatwierdzenia rekordu, nie uwalniając przy tem winnych od kar, które mogą być nałożone przez Komisję Sportową zainteresowanego Aé.-C. N.

Skoro rekord, przedłożony F. A. I., nie był zatwierdzony wskutek pomyłki, albo złego zastosowania regulaminów, lub też dla każdej innej przyczyny, nie będzie mógł on nadal figurować w wykazach jako rekord krajowy.

Każdy rekord krajowy, zatwierdzony przez Aé.-C. N., lepszy od rekordu międzynarodowego lub światowego, winien być obowiązkowo przedstawiony do zatwierdzenia przez F. A. I.

Po zatwierdzeniu rekordu ewentualna reklamacja nie powstrzymuje jego ogłoszenia.

ROŻDZIAŁ VIII

Zawodnicy i piloci

106. Rejestr zawodników i pilotów. Każda osoba, wyrażająca życzenie by była uznaną za zawodnika lub pilota, stosownie do określenia podanego w p. 34 i 35, zobowiązana jest do złożenia podania o rejestrację w Aé.-C. N. swego kraju.

107. Wydanie licencji. Świadectwo zarejestrowania, wystawione zgodnie ze wzorem, zatwierdzonym przez F. A. I., z nagłówkiem Aé.-C. N. i zatytułowane „licencja sportowa", wydaje odnośny Aé.-C. N.

108. Prawo udzielenia iicencji. Każdy Aé.-C. N. uprawniony jest do udzielenia licencyj:

1. Swoim współobywatelom.
2. Obywatelom innych państw, reprezentowanych w F. A. I., lecz na podstawie uprzedniego zezwolenia zainteresowanego Ąé.-C. N.
   Poszczególne Aé.-C. N. mogą również udzielać licencyj cudzoziemcom, pochodzącym z krajów jeszcze nie reprezentowanych w F. A. I., pod warunkiem jednakowoż natychmiastowego zawiadomienia F. A. I. o swoim zamiarze wystawienia tych dokumentów.
   F. A. I. zawiadamia wówczas niezwłocznie czy są jakiekolwiek powody do odmowy.

109. Prawo do wystawiania licencyj prowizorycznych. Skoro terminy będą zbyt krótkie aby umożliwić otrzymanie wstępne upoważnienia,

Aé.-C. N. uprawnione będą do udzielania cudzoziemcom prowizorycznych licencyj sportowych, z ważnością tylko na przeciąg jednych zawodów, pod warunkiem, że Aé.-C. N. zainteresowanego cudzoziemca będzie o tem niezwłocznie powiadomiony.

110. **Odmowa udzielenia licencji.** Aé.-C. N. może odmówić udzielenia licencji bez podania powodów.

111. **Termin ważności licencji.** Licencje są ważne do dnia 31 grudnia każdego roku.

112. **Należności (opłaty) pobierane za wystawienie licencji.** Aé.-C. N. ma prawo pobierania opłat za wystawienie rocznej licencji, jednakowoż opłaty te nie powinny przekraczać kwoty 50 franków francuskich od każdej licencji.

113. **Ważność licencyj.** Licencja zawodnika albo pilota, wystawiona przez Aé.-C. N., jest ważną we wszystkich krajach, reprezentowanych w F. A. I., i kwalifikuje właściciela tej licencji do brania udziału lub pilotowania we wszystkich zawodach sportowych otwartych, organizowanych w każdym z tych krajów, z zastrzeżeniami przewidzianemi w p. 108.

114. **Okazywanie licencji.** Zawodnik albo pilot, biorący udział w meetingu, próbie lub wyścigu, jest zobowiązany do okazania na żądanie osoby urzędowej swej licencji, zaopatrzonej w podpis posiadacza.

115. **Odebranie licencji.** Licencja sportowa może być odebrana przez Aé.-C. N., który ją wystawił:

1. Posiadaczowi licencji, który zamierza wziąć udział, pilotować, spełniać jakąkolwiek czynność urzędową lub też uczestniczyć w jakiejkolwiek formie w zabronionych zawodach sportowych. Jednakowoż jeśli zawody sportowe miały miej-

sce na terytorjum, zależnem od innego Aé.-C. N., a nie tego, który wystawił licencję, to wówczas oba Aé.-C. N. winny się porozumieć co do terminu zawieszenia. W razie nieporozumienia F. A. I. decyduje w ostatecznej instancji.

2. Posiadaczowi licencji, który popełnił czyn, niezgodny z artykułami 176, 177, 178, 179, 180 Kodeksu Sportowego.

116. **Pseudonim.** Używanie pseudonimu musi być uzasadnione w podaniu, złożonem do Aé.-C. N., który udziela licencji.

Licencja w tym wypadku winna być wystawiona z wyszczególnieniem zezwolonego pseudonimu, za dodatkową opłatą roczną, której wysokość może być określona dowolnie przez każdy Aé.-C. N.

Posiadacz licencji, tak długo jak będzie zarejestrowany pod pseudonimem, nie będzie mógł brać udziału w żadnych zawodach sportowych pod innem nazwiskiem.

Zmiana pseudonimu będzie podlegała tym samym formalnościom co i jego otrzymanie.

Osoba, która została upoważniona do używania pseudonimu, nie będzie mogła używać swego właściwego nazwiska inaczej jak tylko po otrzymaniu na to zezwolenia Aé.-C. N., który w tym wypadku wystawi mu nową licencję.

117. **Zmiana pilota.** W zawodach sportowych, z wyłączeniem prób bicia rekordu, zmiana pilota nie będzie dozwolona inaczej jak tylko zgodnie z przepisami regulaminu. Po ogłoszeniu w programie zmiana ta może być dozwolona jedynie przez komisarzy sportowych danego meetingu.

118. **Numeracja.** W zawodach sportowych, z wyłączeniem prób bicia rekordu, każdy statek po-

wietrzny winien mieć na bardzo widocznem miejscu jeden lub kilka numerów względnie znaków, odpowiadających wzmiankom, umieszczonym w programie.

119. **Wspólna odpowiedzialność zawodnika i pilota.** Podpisujący zgłoszenia na zawody odpowiedzialnym jest za czyny i przewinienia swego pilota, swego mechanika i pasażerów; ponadto każdy z tych ostatnich będzie również odpowiedzialny za każde nie zastosowanie się do niniejszego regulaminu lub do regulaminu krajowego, wydanego przez kompetentny Aé.-C. N.

120. **Zakaz zamiany jednych zawodów sportowych na inne.** Każdy zawodnik zgłoszony lub każdy pilot, który zgodził się na pilotowanie w czasie danych zawodów sportowych, który nie bierze w nich udziału, biorąc natomiast udział w innych zawodach sportowych, organizowanych w tym samym dniu w innnem miejscu, będzie zawieszony (prowizoryczne cofnięcie licencji) od chwili rozpoczęcia tych zawodów na okres czasu, który będzie wyznaczony przez zainteresowany Aé.-C. N.

121. Jeśli zawody sportowe mają miejsce w dwuch różnych krajach, to powinno być osiągnięte porozumienie między dwoma zainteresowanemi Aé.-C. N. Jeśli dwa Aé.-C. N. nie mogą dojść do porozumienia, to sprawa będzie przedłożona do uznania F. A. I., którego postanowienie jest ostatecznem.

122. *W oryginale francuskim nie istnieje.*

ROZDZIAŁ IX

Statki powietrzne

123. **Klasyfikacja statków powietrznych.** F.A.I. ogłosi klasyfikację statków powietrznych. Klasyfika-

cja ta będzie obowiązkową dla wszystkich zawodów sportowych i wszystkich rekordów (szczegóły klasyfikacji statków powietrznych patrz w załączniku C). Aé.-C. N. decyduje o klasyfikacji wszelkiego materjału aeronautycznego oraz o wszystkich sprawach, któreby mogły być poruszone w związku z tem zagadnieniem.

124. **Zawieszenie lub dyskwalifikacja statków powietrznych.** Aé.-C. N. może zawiesić lub zdyskwalifikować pewien typ statku powietrznego lub poszczególny aparat na zasadzie przekroczenia przepisów niniejszego Kodeksu Sportowego lub też regulaminu sportowego krajowego przez zawodnika względnie przez konstruktora statku powietrznego lub przez swego upełnomocnionego przedstawiciela.

Zawieszenie to lub dyskwalifikacja mogą być podane przez Aé.-C. N. do wiadomości F. A. I., który winien zawiadomić o tem inne Aé.-C. N. Kluby te zobowiązane są do odmowy przyjęcia statku powietrznego tego typu do udziału we wszelkich zawodach sportowych, kierowanych przez nie w czasie trwania karnego zawieszenia.

W tym wypadku decyzja, powzięta przez jakikolwiek Aé.-C. N. przeciwko typowi statku powietrznego, zależnego od innego Aé.-C. N., podlega odwołaniu do F. A. I., który decyduje w ostatniej instancji.

125. **Kłamliwa publikacja.** Zawodnik względnie instytucja, która prowadzi kampanję prasową na rzecz zawodów sportowych lub rekordu, zobowiązani są do podania warunków ogólnych i szczegółowych podanego wyczynu, rodzaju zawodów sportowych lub rekordu, kategorji, klasy i t. d. aparatu, klasyfikacji względnie osiągniętego wyniku. Każde opuszczenie lub też dodanie o charakterze, mogącym wywołać wątpliwość w umyśle publiczności, może być po-

wodem do wyznaczonej kary, która dotknie autora, odpowiedzialnego za umieszczenie niezgodnej z prawdą publikacji.

ROZDZIAŁ X

Osoby urzędowe

126. **Wykaz osób urzędowych.** W skład personelu zawodów sportowych oprócz komisarzy sportowych wchodzą:

Kierownik zawodów.
Sekretarz zawodów.
Chronometrażyści.
Komisarze techniczni.
Komisarze pomocnicy.
Handikaperzy.

Są oni wyznaczeni pod ogólną nazwą: „Osoby urzędowe". Mogą oni dobierać sobie pomocników.

127. **Prawo nadzoru.** Aé.-C. N. może nadać członkom swej Komisji Sportowej indywidualne prawo nadzoru nad wszystkiemi zawodomi sportowemi, urządzanemi w kraju na podstawie niniejszego Kodeksu.

128. **Niezbędne osoby urzędowe.** W zawodach osoby urzędowe winny być reprezentowane conajmniej przez dwuch komisarzy sportowych, w wypadku zaś zawodów sportowych, w których częściowo lub ogólnie gra rolę pomiar czasu — jednego lub kilku chronometrażystów.

129. **Mianowanie osób urzędowych.** Przynajmniej jeden z komisarzy sportowych winien być mianowany przez Aé.-C. N., który organizuje zawody lub

który udziela zezwolenia na nie. Pozostałe osoby urzędowe mianowane są przez Komitet Organizacyjny, z zastrzeżeniem zatwierdzenia ich przez zainteresowy Aé.-C. N.

130. **Wymagane kwalifikacje.** Chronometrażyści, komisarze techniczni, komisarze przy wadze, handikaperzy powinni być wybrani z pośród osób, posiadających kwalifikacje do sprawowania tych czynności. Listę ich ustala corocznie Aé.-C. N. (patrz załącznik 1, zawierający szczegółowy wykaz kwalifikacyj, wymaganych od przedstawicieli urzędowych, omawianych w niniejszym punkcie).

131. **Połączenie czynności.** W czasie każdych zawodów jedna i ta sama osoba może na skutek postanowienia Komitetu Organizacyjnego sprawować łącznie niektóre funkcje, wskazane w punkcie 126, pod warunkiem wszakże, że będzie ona posiadać kwalifikacje dla każdej z nich.

Jednakowoż funkcje chronometrażysty nie mogą być łączone z innemi.

132. **Funkcje zabronione.** Osoba urzędowa w zawodach sportowych nie może sprawować innych funkcyj jak tylko te, do pełnienia których została wyznaczona.

Osobie urzędowej nie wolno brać udziału w jakiejkolwiek części danych zawodów sportowych.

133. **Wynagrodzenie osób urzędowych.** Komisarze sportowi winni pełnić swoją funkcję honorowo. Inni przedstawiciele urzędowi mogą być wynagradzani za pełnienie powierzonych im czynności, zgodnie z taryfą, zatwierdzoną przez dany Aé.-C. N.

134. **Obowiązki komisarzy sportowych.** Komisarze sportowi nie są w żadnym razie odpowie-

dzialni za organizację zawodów i nie są zobowiązani, z wyjątkiem wypadku, kiedy dane zawody są organizowane bezpośrednio przez dany Aé.-C. N., do pełnienia innnych funkcyj wykonawczych, odnoszących się do tych zawodów.

135. Komisarze sportowi posiadają całkowitą władzę nad przeprowadzeniem zawodów zgodnie z urzędowym programem i winni dbać o poszanowanie niniejszego Kodeksu, jak również regulaminów krajowych oraz szczegółowych.

136. Komisarze ci rozstrzygają wszelkie reklamacje, które mogą być zgłoszone w związku z zawodami.

137. Komisarze sportowi władni są wykluczyć z poszczególnych zawodów sportowych lub z całych zawodów każdego zawodnika lub pilota, którego uznają za niekwalifikowanego do wzięcia w nich udziału, lub uznają go za winnego złego zachowania się czy też czynów oszukańczych. Ponadto mają oni prawo domagać się, jeśli wykluczony wzbrania się podporządkować zarządzeniom jakiejkolwiek osoby urzędowej, aby winny tego przekroczenia opuścił teren zawodów i wszelkie objęte zawodami dodatkowe tereny czy pomieszczenia.

138. Komisarze sportowi zawodów mogą w wyjątkowych wypadkach wydawać zarządzenia, niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa.

Zawodnicy powinni być o tem poinformowani w możliwie najkrótszym czasie.

139. Komisarze sportowi mogą wydawać w zakresie ustalenia linji startu i lądowania, lub w każdej innej sprawie niezbędne zarządzenia, mające na celu bezpieczeństwo zawodników i publiczności.

140. W razie nieobecności jednego lub kilku komisarzy sportowych pozostały lub pozostali mogą wy-

znaczyć jednego lub kilku zastępców, szczególnie w wypadku zachodzącej potrzeby zapewnienia obecności dwuch niezbędnych komisarzy sportowych.

141. Po zakończeniu zawodów są oni zobowiązani jaknajprędzej podpisać i przesłać do Aé.-C. N. raport, podający rezultaty każdych zawodów sportowych, oraz szczegóły, dotyczące przedstawionych im reklamacyj i postanowionych wykluczeń, dodając swoją opinję co do proponowanej decyzji w sprawie ewentualnych zawieszeń lub dyskwalifikacji.

142. **Obowiązki kierownika zawodów.** Kierownik zawodów jest odpowiedzialny wobec komisarzy sportowych za przeprowadzenie zawodów zgodnie z urzędowym programem.

Jego główne obowiązki są następujące:

143. Zapewnić porządek na terenie zawodów.

144. Sprawdzić, że wszystkie osoby urzędowe są na swych posterunkach i uprzedzić komisarzy sportowych o nieobecności któregokolwiek z tychże.

145. Upewnić się, że wszystkie osoby urzędowe posiadają wszystkie niezbędne informacje, potrzebne dla wykonania powierzonych im czynności.

146. Roztaczać nadzór nad zawodnikami i ich sprzętem, nie dopuścić do udziału w zawodach zawodnika lub pilota wykluczonego, zawieszonego lub zdyskwalifikowanego.

147. Upewnić się, że każdy statek powietrzny posiada swój numer, odpowiadający numerom programu.

148. Upewnić się, że każdy statek powietrzny jest obsadzony przez wyznaczonego pilota; zgrupować aparaty według ich kategoryj i klas.

149. Kazać wyprowadzić aparaty na linję startu, rozmieścić je w przepisanym porządku i w razie potrzeby dać znak startu.

150. Wykonywać instrukcje komisarzy sportowych.

151. Przyjmować reklamacje i przesyłać je niezwłocznie komisarzom sportowym.

152. Zbierać protokuły od chronometrażystów, komisarzy technicznych i komisarzy, jako też wszelkie informacje, niezbędne dla ustalenia kwalifikacyj.

153. Sporządzić rapiort, o którym jest mowa w p. 141, i przedstawić go do zatwierdzenia komisarzom sportowym.

154. **Obowiązki sekretarza zawodów.** Sekretarz zawodów jest odpowiedzialny za rzeczową organizację zawodów oraz za podanie ogłoszeń (zawiadomień), które się do niego odnoszą.

Zobowiązany on jest upewnić się, że poszczególne osoby urzędowe znają swoje atrybucje i że są one zaopatrzone w potrzebne przyrządy oraz sprzęty.

155. **Obowiązki chronometrażystów.** Główne obowiązki chronometrażystów są następujące:

156. W chwili otwarcia zawodów są oni zobowiązani stawić się do dyspozycji kierownika zawodów lub komisarzy sportowych, którzy dadzą im odpowiednie instrukcje.

157. Na polecenie kierownika zawodów lub komisarzy sportowych dać znak startu.

158. Używać do chronometrażu tylko chronometrów, przyjętych przez Aé.-C. N., lub aparatów samoczynnych, uznanych przez F. A. I.

159. Obliczyć czas, zużyty przez każdego zawodnika na przebycie trasy.

160. Notować ściśle czasy startu i lądowań, o ile to się okaże potrzebnem.
Czas oblicza się zawsze według czasu urzędowego kraju, na terenie którego dokonywuje się pomiar.

161. Sporządzać i podpisywać, na własną odpowiedzialność, protokuły i składać je, łącznie ze wszystkiemi potrzebnemi dokumentami, na ręce kierownika zawodów, lub też komisarzy sportowych, jeśli to dotyczy zawodów, albo też do Aé.-C. N. w wypadku bicia rekordów lub przeprowadzenia próby.
W dokumentach tych winien być podany numer chronometru, który służył do pomiaru czasów, oraz data wystawienia biuletynu sprawności chronometru.

162. Przesłać oryginalne zapiski chronometrażowe bądź na ręce komisarzy sportowych lub też Aé.-C. N.

163. Nie podawać czasów oraz informacyj co do osiągniętych rezultatów nikomu poza komisarzami sportowymi i kierownikiem zawodów.

164. **Obowiązki komisarzy technicznych.** Przy otwarciu zawodów stawić się do dyspozycji kierownika zawodów lub komisarzy sportowych, którzy dadzą im niezbędne instrukcje.

165. Używać aparatów kontrolnych, zatwierdzonych albo przyjętych przez Aé.-C. N.

166. Sporządzać i podpisywać, na własną odpowiedzialność, protokuły i składać je kierownikowi zawodów, lub komisarzom sportowym.

167. Nie udzielać informacyj co do rezultatów wykonanych przez nich czynności nikomu innemu poza komisarzami sportowymi i kierownikiem zawodów.

168. **Obowiązki komisarza lądowania.** Komisarz lądowania ma za zadanie stwierdzić porządek przekraczania przez zawodników linji przybycia.

Chronometrażysta może pełnić funkcję komisarza lądowania.

Oświadczenie jego jest ostatecznem i nie podlega zaskarżeniu, jednakowoż nie stanowi ono o klasyfikacji, ponieważ jest niezależnem od warunków, w jakich zawodnicy wykonali przelot.

169. Jeśli komisarz lądowania uważa, że popełnił omyłkę, będzie mógł ją naprawić i poprawka ta będzie musiała być przyjętą przez komisarzy sportowych.

170. Przy zamknięciu zawodów jest on zobowiązany złożyć na ręce kierownika zawodów protokuł, zawierający jego oświadczenia.

171. **Obowiązki komisarzy pomocników.** Komisarze pomocnicy są zobowiązani do sprawdzania, czy zawodnicy stosują się do przepisów, ustalonych przez regulaminy szczegółowe. Ponadto są oni zobowiązani:

172. Przy otwarciu zawodów stawić się do dyspozycji kierownika zawodów lub komisarzy sportowych, którzy wydadzą im odpowiednie instrukcje.

173. Sporządzać i podpisywać pod własną odpowiedzialnością protokuły i składać je kierownikowi zawodów lub komisarzowi sportowemu.

174. Nie udzielać informacyj co do swych spostrzeżeń nikomu innemu poza komisarzami sportowymi i kierownikiem zawodów.

175. **Obowiązki handikaperów.** Handikaperzy zobowiązani są po zamknięciu zgłoszeń przygotować handicapy zgodnie z postanowieniami regulaminu

szczegółowego. Nie powinni oni zapomnieć wskazać czy jeden z handicapów nie powinien być zmieniony w związku z wyczynem, dokonanym w jakichkolwiek z poprzednich zawodów sportowych.

ROZDZIAŁ XI
Kary

176. **Przekroczenia regulaminu.** Poza wypadkami, przewidzianemy w regulaminach, będą uznane za przekroczenia:

177. Każde przekupstwo albo usiłowanie przekupstwa bezpośredniego, czy też pośredniego dokonane w stosunku do osoby, spełniającej jakąkolwiek funkcję urzędową na zawodach sportowych, albo piastującej jakikolwiek urząd, mający związek z temi zawodami. Osoba urzędowa lub urzędnik, który przyjmie propozycję przekupienia go, lub który będzie współdziałał w usiłowaniu przekupstwa, będzie również uznany za winnego przekroczenia regulaminu.

178. Każde usiłowanie, mające na celu zapisanie do zawodów, bezpośrednio lub pośrednio, statku powietrznego nie posiadającego kwalifikacji, oraz dopuszczenie go do startu.

179. Każde oszukańcze postępowanie lub wystąpienie nielojalne, mogące poderwać wiarę w bezstronność zawodów sportowych oraz mogące szkodzić interesom sportu aeronautycznego.

180. Każde postępowanie niezgodne z etyką sportową, każda reklamacja sformułowana w sposób niestosowny, a składana z okazji zawodów sportowych, każda zniewaga albo groźba, publiczna lub nie, skie-

rowana pod adresem osób urzędowych, powołanych do kontroli zawodów czy prób.

181. Kary. Każde przekroczenie przepisów niniejszego Kodeksu Sportowego i jego załączników, względnie regulaminów krajowych i ich załączników, lub regulaminów szczegółowych, popełnione przez organizatorów, osoby urzędowe, zawodników, pilotów i t. d., mogą być karane.

182. **Podział kar.** Kary, które mogą być stosowane, są następujące:

grzywna,
wykluczenie,
zawieszenie,
dyskwalifikacja.

183. **Notyfikowanie kar międzynarodowym związkom sportowym.** Zawieszenie lub dyskwalifikacja, podane do wiadomości Międzynarodowemu Związkowi Aeronautycznemu przez jakikolwiek z wyżej wspomnianych związków, będą stosowane w tej samej rozciągłości przez F. A. I.

184. **Grzywna.** Na grzywnę mogą być skazani zawodnicy jako też piloci, pomocnicy, pasażerowie, którzy nie zastosują się do przepisów, regulaminów i poleceń komisarzy.

185. Grzywna może być stosowana przez każdy Aé.-C. N. oraz przez komisarzy sportowych. Jednakowoż grzywna, postanowiona przez komisarzy sportowych, nie może przekraczać kwoty 500 franków francuskich dla każdej grzywny oddzielnie.

186. **Odpowiedzialność za grzywnę.** Zawodnicy są odpowiedzialni za grzywnę, nałożoną na ich pilotów, pomocników, pasażerów i t. d.

187. **Termin płacenia grzywien.** Grzywny winne być wpłacone w terminie 48-godzinnym od chwili ich nałożenia. Każde opóźnienie w płaceniu należności za grzywny może pociągnąć za sobą zawieszenie przynajmniej do czasu ich wpłacenia.

188. **Przeznaczenie grzywien.** Kwota, osiągnięta z wyznaczonych grzywien w ciągu okresu rocznego, winna być wpłacona do kasy Aé.-C. N.

189. **Wykluczenie.** Wykluczenie może być zdecydowane przez komisarzy sportowych w warunkach, określonych w p. 137. Wykluczenie uniemożliwia wykluczonemu wzięcie udziału w jednych lub kilku zawodach sportowych danego meetingu. Powoduje ono za sobą w każdym razie utratę kwoty wpisowego do zawodów, która pozostaje własnością Komitetu Organizacyjnego.

190. **Zawieszenie.** Zawieszenie może być postanowione tylko przez Aé.-C. N., jako kara za popełnienie poważnego wykroczenia.

Zawieszenie odbiera czasowo zawieszonemu prawo do brania udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich zawodach sportowych, organizowanych na terytorjum Aé.-C.N., który tę karę postanowił, lub też na terytorjach podległych orzecznictwu F. A. I., w zależności od tego, czy ono jest krajowe, czy też międzynarodowe (patrz p. 196 i 197).

Zawieszenie pociąga za sobą unieważnienie zgłoszeń, zadeklarowanych poprzednio do zawodów sportowych, które mają mieć miejsce w czasie okresu tego zawieszenia.

Zawieszenie to pociąga również za sobą utratę kwot wpisowego już wpłaconych.

191. **Obowiązek zwrotu licencji.** Każdy zawodnik lub pilot zawieszony jest zobowiązany do zwrotu

licencji swemu Aé.-C. N., który jej mu nie zwróci wcześniej, jak po upływie okresu, na jaki było postanowione zawieszenie.

Każde opóźnienie w zwrocie licencji do Aé.-C. N. powoduje odpowiednie przedłużenie czasu zawieszenia.

192. **Dyskwalifikacja.** Dyskwalifikacja anuluje ostatecznie prawa ukaranego do wzięcia udziału w jakimkolwiek charakterzę w jakichkolwiek zawodach sportowych.

Dyskwalifikacja może być postanowiona wyłącznie przez Aé.-C. N. i to za wykroczenie wyjątkowej wagi.

Dyskwalifikacja pociąga w konsekwencji unieważnienie zgłoszeń zadeklarowanych i przyjętych poprzednio wraz z utratą dokonanych opłat wpisowego

193. **Zawieszenie lub dyskwalifikacja statku powietrznego.** Zawieszenie lub dyskwalifikacja może być rozciągnięta bądź na poszczególny statek powietrzny określony, bądź na typ statku w warunkach przewidzianych w p. 124.

194. **Utrata nagród.** Każdy zawodnik, który jest wykluczony, zawieszony albo zdyskwalifikowany z okazji udziału w jakichkolwiek zawodach sportowych, traci wszelkie prawa do otrzymania nagród, przyznanych w czasie tychże zawodów.

195. **Zmiany w klasyfikacji.** W wypadku, przewidzianym w p. 200, komisarze sportowi mają obowiązek wskazać zmiany, które zajdą w klasyfikacji, oraz w podziale nagród, i postanowią czy zawodnik następny w kolejności po ukaranym może zająć jego miejsce.

196. **Skutki zawieszenia.** Zawieszenie postanowione przez Aé.-C. N. może być ograniczone w swoich skutkach do terytorjum wymienionego Aé.-C. N.

197. Jeśli Aé.-C. N. życzy sobie, aby ta kara miała znaczenie międzynarowe, to winien jaknajśpieszniej powiadomić o niej Sekretarjat F. A. I., który poda ją do wiadomości wszystkich innych Aé.-C. N. Zawieszenie będzie natychmiast zarejestrowane przez każdy Aé.-C.N. i tem samem niemożność brania udziału w jakichkolwiek zawodach przez zawieszonego zawodnika nabiera moc obowiązującą.

198. **Skutki dyskwalifikacji.** Dyskwalifikacja jest zawsze międzynarodową. Zawiadomienie o dyskwalifikacji należy przesłać do wszystkich Aé.-C. N., które zobowiązane są zarejestrować ją zgodnie z p. 183.

199. **Zakumunikowanie powodów zawieszenia i dyskwalifikacji.** Zawiadamiając Sekretarjat F. A. I. o zawieszeniach lub dyskwalifikacjach, Aé.-C. N. nie są zobowiązane do podania powodów, dla jakich te sankcje zostały zastosowane.

200. **Ogłoszenie kar.** F. A. I., jak i każdy Aé.-C. N. zainteresowany, ma prawo do ogłoszenia, względnie do wydania zezwolenia na ogłoszenie kar ze wskazaniem nazwiska osoby, statku powietrznego lub typu, który podlega tej karze. Osoba ukarana nie może opierać się na tej karze dla wszczęcia akcji sądowej przeciwko F. A. I. lub zainteresowanemu Aé.-C. N., względnie przeciwko osobie, która umieściła dane ogłoszenie.

201. **Darowanie kary.** Aé.-C. N. ma prawo darować całą lub część kary zawieszenia lub dyskwalifikacji, pod warunkami przez siebie wskazanemi.

ROZDZIAŁ XII
Zażalenia

202. **Prawo zażalenia.** Prawo zażalenia przysługuje jedynie zawodnikom, jednakowoż osoby urzędowe

i Aé.-C. N. mogą zawsze występować z urzędu, nawet w wypadku, gdy zażalenie nie zostanie do nich skierowane.

203. **Sposób wnoszenia zażaleń.** Każde zażalenie należy wnosić na piśmie z załączeniem kaucji w wysokości 300 franków francuskich, która podlega zwrotowi jedynie wówczas, gdy zażalenie zostało uznane za stosowne, względnie na skutek postanowienia komisji sportowej Aé.-C. N.

204. **Droga przepisana dla wnoszenia zażaleń.** Zażalenia, odnoszące się do zawodów sportowych, należy składać na ręce komisarzy sportowych. W braku komisarzy sportowych zażalenia te mogą być kierowane wprost do Sekretarjatu Aé.-C. N.

205. **Terminy wnoszenia zażaleń.** Zażalenia przeciwko prawomocności zgłoszenia, przeciwko zakwalifikowaniu zawodników, czy też pilotów, ustalenia trasy, pomiarom i wyznaczeniu punktów kontrolnych na trasie, przeciwko odległościom, ogłoszonym dla danej trasy, przeciwko ogłoszonym handicap'om, układowi serji należy składać przynajmniej na 24 godziny przed rozpoczęciem zawodów, za wyjątkiem tego wypadku, gdy informacje, podane w wyżej wymienionych punktach, zostały podane do wiadomości po upływie tego terminu; wówczas prawo zażalenia przysługuje do ostatniej godziny przed startem.

206. Zażalenia przeciwko postanowieniom, powziętym przez komisarzy sportowych, technicznych lub innych komisarzy, powinny być wnoszone niezwłocznie.

207. Zażalenia, dotyczące omyłki lub postępowania niezgodnego z przepisami, zawinionych w czasie zawodów sportowych przez pilota, mechanika, pasażera lub pomocnika, należy zgłaszać, z wyjątkiem wypad-

ku, gdy to się okaże fizycznie niemożliwem, w ciągu godziny po zakończeniu zawodów.

208. W każdym razie wszelkie zażalenia należy wnosić najpóźniej w terminie 5-dniowym po zakończeniu zawodów sportowych, z wyłączeniem wypadków wyjątkowych. Aé.-C. N. będzie jedynie władnym decydować o możliwości przyjęcia w takim wypadku zażalenia.

209. **Orzeczenie.** Komisarze sportowi stanowią w sprawach zażaleń pierwszą instancję orzekającą.

210. **Zażalenia dotyczące zatwierdzenia wyników.** Każde zażalenie, zwiazane z ustaleniem wyników jakichkolwiek zawodów sportowych, należy wnosić do Komisji Sportowej w terminie czterodniowym po ustaleniu wyników przy zawodach krajowych oraz w terminie ośmiodniowym przy zawodach międzynarodowych.

211. **Zażalenia w sprawach rekordów.** W sprawach rekordów krajowych prawo zażalenia przysługuje wobec Aé.-C. N. począwszy od dnia wykonania wyczynu; prawo to wygasa w terminie czterodniowym od dnia ustalenia rekordu.

W sprawie rekordów międzynarodowych prawo zażalenia przysługuje wobec F. A. I. w okresie trzymiesięcznym od daty zakomunikowania danego rekordu poszczególnym Aé.-C. N.

212. **Wezwania.** Osoba, przeciwko której zostało złożone zażalenie, winna być wezwana do stawiennictwa przed Aé.-C. N. w terminie, który zostanie przez niego określony. Zainteresowany może wskazać świadków, którzy winni być wezwani w sposób przepisowy celem ich przesłuchania. W razie nieobecności zainteresowanego lub świadków wyrok będzie ogłoszony zaocznie.

213. **Zatrzymanie nagrody na wypadek zgłoszėnia zażalenia.** Nagroda, uzyskana przez zawodnika, przeciwko któremu zostało wniesione zażalenie, winna być zatrzymana do czasu wydania ostatecznego postanowienia w sprawie tego zażalenia.

214. **Wyrok.** Każdy zainteresowany winien poddać się wydanemu wyrokowi z wyjątkiem wypadku wniesienia odwołania, przewidzianego w niniejszym regulaminie.

215. Komisarze sportowi ani też Aé.-C. N. nie mają prawa uchwalić powtórzenia danych zawodów sportowych.

ROZDZIAŁ XIII
Odwołanie

216. **Podział kompetencyj.** Każdy Aé.-C. N stanowi trybunał ostatniej instancji, powołany do ostatecznego rozstrzygania wszelkich zatargów, które mogłyby wyniknąć w dziedzinie sportu aeronautycznego na terytorjum jego działalności z wyjątkiem specjalnych warunków, przewidzianych poniżej w p. 217.

217. F. A. I. stanowi trybunał ostatniej instancji powołany do ostatecznego rozstrzygania wszelkich zatargów, które mogą wyniknąć między poszczególnemi Aé.-C. N. lub też odnoszą się do postanowień, powziętych przez jakikolwiek Aé.-C. N. w zastosowaniu do posiadacza licencji, względnie aparatu lotniczego lub typu aparatów, zależnych od innego Aé.-C. N.

218. **Prawo odwołania.** Każdemu zawodnikowi bez względu na jego przynależność państwową przysługuje prawo odwołania przeciwko karom, nało-

żonym na niego, lub postanowieniom, powziętym przez komisarzy sportowych, do Aé.-C. N. tego kraju, w którym dane postanowienie zostało powzięte.

219. W wypadku, gdy odwołanie zosłanie zgłoszone do Aé.-C. N. przez obywatela tegoż państwa, decyzja Aé.-C. N. jest ostateczną.

220. W wypadku, gdy decyzja, powzięta przez Aé.-C. N., dotyczy posiadacza licencji innego kraju, odwołanie może być wniesione do F. A. I., jednak tylko za pośrednictwem tego Aé.-C. N., który wydał licencję,

221. Każdy Aé.-C. N. jest wyłącznie upoważniony do decydowania o słuszności wniesienia odwołania do F. A. I., skoro to odwołanie zostało zgłoszone przez obywatela tego państwa, przyczem Aé.-C. N. nie jest zobowiązany do podania powodów odmowy.

222. **Sposób odwołania.** Każde odwołanie powinno być zgłoszone na piśmie, podpisane przez autora lub jego prawnego pełnomocnika.

Do odwołania do Aé.-C. N. należy załączać kaucję w wysokości 300 franków francuskich (równowartość).

223. Odwołanie nie może być zgłoszone do F. A. I. inaczej, jak tylko przez zainteresowany Aé.-C. N.; do podania odwoławczego należy załączyć kaucję w wysokości 1.000 franków francuskich.

224. **Terminy odwołania.** Prawo odwołania do Aé.-C. N. wygasa w terminie 15-dniowym łącznie z czasem, zużytym na przesłanie listu przez pocztę, licząc od dnia podpisania decyzji.

225. Odwołanie do F. A. I. winno być wniesione w terminie miesięcznym, licząc łącznie z przesyłką pocztową, od daty zakomunikowania decyzji. Jedna-

kowoż dla zawodów, w których uczestniczą zawodnicy, zależni od Aé.-C. N., mających swą siedzibę w dwuch różnych częściach świata, termin ten przedłuża się do okresu dwumiesięcznego.

226. **Odwołanie nie ma mocy zawieszającej.** Odwołanie nie ma mocy zawieszającej. Jednakowoż osoba, która uzyskała od swego Aé.-C. N. zezwolenie na wniesienie odwołania do F. A. I., może uzyskać zawieszenie, jeśli jej Aé.-C. N. wyrazi zgodę na zgłoszenie próby o zawieszenie; w tym wypadku jednak kaucja podwyższoną zostaje z 1.000 do 10.000 franków, zwrotnych na warunkach wyszczególnionych w p. 231.

227. **Zawiadomienie o rozprawie odwoławczej.** Zainteresowani winni być powiadomieni we właściwym czasie o terminie rozprawy odwoławczej. Będą oni mieli prawo powołania świadków, lecz nieobecność tychże na rozprawie nie może mieć wpływu na bieg samej rozprawy.

228. **Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy.** Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy składa się z 9-ciu członków.

Członkowie ci zostają wybrani przez Międzynarodową Komisję Sportową F. A. I. każdorazowo dla sądzenia wniesionego zażalenia.

Członkowie ci wybierani są z listy, na której może się znajdować jeden przedstawiciel na każdy Aé.-C. N. Przedstawiciele ci są proponowani F. A. I. przez poszczególne Aé.-C. N. i mianowanie ich podlega corocznie zatwierdzeniu Walnego Zjazdu.

Członkowie Trybunału, należący do państw, których obywatele stają przed trybunałem, nie mogą brać udziału w danej rozprawie.

Do ważności uchwał Międzynarodowego Trybunału Odwoławczego jest konieczna obecność przynajmniej 5-ciu członków.

Trybunał wybiera swego przewodniczącego z liczby członków większością głosów, drogą głosowania tajnego.

229. **Orzeczenia.** Trybunał odwoławczy, krajowy lub międzynarodowy, może orzec, że postanowienie które podlega odwołaniu, zostaje unieważnione, względnie, że kara winna być zmniejszona lub powiększona, niema natomiast prawa postanowić, że dane zawody sportowe mają być powtórzone.

230. **Ogłoszenie orzeczenia.** F. A. I. lub poszczególnym Aé.- C. N. przysługuje prawo ogłaszania wyroku odwoławczego ze wskazaniem nazwisk stron. Osoby zainteresowane nie mają prawa, pod rygorem dyskwalifikacji, z powodu takiego ogłoszenia wystąpić na drogę sądową przeciwko F. A. I. lub zainteresowanemu Aé.-C. N. czy też przeciwko osobie, która podała dane ogłoszenie.

231. **Zwrot wpłaconej kaucji — koszty.** W wyroku odwoławczym Aé.-C. N. albo F. A. I., w zależności od wypadku, winny powziąć uchwałę co do zwrotu wpłaconej kaucji, jak również co do podziału kosztów, związanych z przewodem trybunału odwoławczego.

ROZDZIAŁ XIV

Zastosowanie Kodeksu Sportowego oraz regulaminów

232. **Interpretacja Kodeksu Sportowego i regulaminów krajowych.** Każdy Aé.-C. N. decyduje w każdej sprawie, wynikłej na jego terytorjum i związanej z interpretacją zarówno niniejszego Kodeksu jak i regulaminu krajowego.

233. **Władza wykonawcza Aé.-C. N.** Każdy Aé.-C. N. może wyznaczyć Komisję Sportową, która będzie upoważnioną w jego zastępstwie do wykonania czynności i władzy, przysługującej Aé.-C. N. z tytułu niniejszego Kodeksu. Jednakowoż każdy Aé.-C. N. może zastrzec sobie prawo zatwierdzenia niektórych postanowień swojej Komisji Sportowej, a w szczególności w sprawie ustalania krajowego kalendarza sportowego.

234. **Zmiana Kodeksu.** F. A. I. zastrzega sobie prawo wnoszenia w każdym czasie poprawek do niniejszego Kodeksu oraz rewizji co pewien czas związanych z nim załączników.

235. **Komunikaty — zawiadomienia.** Wszelkie komunikaty, związane z niniejszym Kodeksem, które poszczególne Aé.-C. N. będą musiały przesłać do F. A. I., należy adresować do F. A. I. względnie według każdego innego adresu, który będzie należycie podany.

226. **Data wejścia w życie.** Niniejszy Kodeks Sportowy wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1933 roku.

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

(F. A. I.)

(Międzynarodowy Związek Aeronautyczny)
Założony dnia 14. X. 1905 r.

KODEKS SPORTOWY

ZAŁĄCZNIKI

1933

Tłumaczenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej

UWAGA: Szereg załączników, omawiających sprawy, obchodzące wyłącznie Aé.-C. N., nie jest podanych w niniejszem tłumaczeniu, co jest każdorazowo zaznaczone w tekście.

Załącznik A

Podaje wzór dyplomu pilota F. A. I., wydawanego wyłącznie przez Aé.-C. N.

Patrz oryginał francuski: str. 3 i nast.

Załącznik B

Podaje wzór licencji sportowej F. A. I. oraz licencji sportowej dla bazy wraz z regulaminem, regulującym wydawanie tej ostatniej licencji.

Licencje te wydaje wyłącznie Aé.-C. N.

Patrz oryginał francuski: str. 5 i nast.

Załącznik C

Klasyfikacja i definicja statków powietrznych

Klasy

W zależności od rodzaju statków powietrznych zawody sportowe i rekordy dzielą się na klasy w sposób następujący:

Klasa A:	Balony wolne.
Klasa B:	Sterowce.
Klasa C:	Samoloty.
Klasa C-bis:	Wodnosamoloty (samoloty wodne).
Klasa C-ter:	Amfibje.
Klasa D:	Szybowce.
Klasa E:	Wiropłaty.
Klasa G:	Śmigłowce.

Kategorja balonów wolnych (Klasa A)

Balony napełnione gazem świetlnym, należące do klasy A, dzielą się jedynie na następujące uznane kategorje:

1-a kategorja — Balony o pojemności do 600 m^3.

2-a kategorja — Balony o pojemności od 601 m^3 do 900 m^3.

3-a kategorja — Balony o pojemności od 901 m^3 do 1.200 m^3.

4-a ketegorja — Balony o pojemności od 1.201 m^3 do 1.600 m^3.

5-a kategorja — Balony o pojemności od 1.601 m^3 do 2.200 m^3.

6-a kategorja — Balony o pojemności od 2.201 m^3 do 3.000 m^3.

7-a kategorja — Balony o pojemności od 3.001 m^3 do 4.000 m^3.

8-a kategorja — Balony o pojemności od 4.001 m^3 wzwyż.

Balonom wolnym, napełnionym innym gazem niż gaz świetlny, będzie przyznana kategorja, odpowiadająca balonowi, napełnionemu gazem świetlnym o zbliżonej sile podnośnej.

W wypadku dostarczenia gazu świetlnego przez poszczególny Komitet Organizacyjny siła podnośna tego gazu będzie zawsze określona na 0,700 km; ta sama zasada będzie stosowana również we wszystkich wypadkach wzlotów indywidualnych, względnie przy próbie bicia rekordów, gdy gaz użyty do napełnienia balonu był dostarczony przez gazownię. We wszystkich innych wypadkach siła podnośna gazu będzie mierzona [1]).

---

[1]) Przyjmując 0,700 km, jako miernik siły podnośnej gazu świetlnego, otrzyma się pojemność fikcyjną, określającą kategorję balonu napełnionego wodorem, mnożąc pojemność istotną balonu przez stosunek siły podnośnej gazu, który służył do jego nąpełnienia, do 0,700, jako siły podnośnej gazu świetlnego. Naprzykład: balon o pojemności 1.500 m^3 napełniony wodorem, posiadający siłę podnośną 1,050 kg, będzie odpowiadał balonowi 1.500 $\frac{1,050}{0,700} = 2.500$, napełnionemu

Określenie pojemności i tolerancji

Pojemność balonów wolnych jest ustalona według tablic, załączonych do niniejszego Kodeksu (patrz załącznik L), na podstawie wymiarów równika i jednego z południków.

Balon wolny będzie uznany za kulisty, jeśli wymiary równika i jednego z południków nie będą się różniły więcej niż o 5%.

W tym wypadku objętość, brana pod uwagę przy obliczaniu pojemności balonu, będzie średnią objętości, mierzonych na równiku i jednym z południków.

Gdy wymiary równika i jednego z południków różnią się więcej niż o 5%, to pojemność będzie obliczona według odpowiedniego wzoru geometrycznego. W razie wątpliwości co do ścisłości obliczeń, zawodnik będzie miał zawsze prawo wymagać, by pojemność jego balonu została obliczona według odpowiedniego wzoru geometrycznego.

Definicje

Aerostat

Statek powietrzny lżejszy od powietrza, utrzymujący się statycznie w powietrzu.

Balon wolny (Klasa A)

Aerostat, nie zaopatrzony w zespół silnikowy, nadający mu ruch własny, i nie posiadający uwięzi w czasie lotu.

---

gazem świetlnym; a zatem balon ten o pojemności 1.500 m^3, napełniony wodorem, będzie zaliczany do 5-ej kategorji.

Sterowiec (Klasa B)

Aerostat, zaopatrzony w zespół silnikowy i przyrządy, służące do kierowania.

Aerodyn

Statek powietrzny cięższy od powietrza, utrzymujący się w powietrzu zapomocą siły dynamicznej, otrzymanej przez działanie powietrza na powierzchnie nośne z powodu ruchu względnego.

Samolot (Klasa C)

Statek powietrzny cięższy od powietrza, zaopatrzony w zespół silnikowy, nadający mu ruch własny, który utrzymuje się w powietrzu dzięki działaniom dynamicznym powietrza na powierzchnie nośne, pozostające bez ruchu w czasie lotu.

W regulaminach sportowych określenie „samolot" jest stosowane wyłącznie do statków powietrznych, odpowiadających powyższej definicji i mogących wznieść się w powietrze tylko z ziemi oraz lądować tylko na ziemi.

Wodnosamolot czyli samolot wodny (Klasa C-bis)

Statek powietrzny cięższy od powietrza, mogący wznieść się w powietrze jedynie z powierzchni wody i osiąść tylko na wodzie.

Amfibja (Klasa C-ter)

Statek powietrzny cięższy od powietrza, mogący wznieść się w powietrze zarówno z powierzchni wo-

dy jak i z ziemi, oraz mogący osiąść również na ziemi lub na wodzie.

Szybowiec (Klasa E)

Statek powietrzny cięższy od powietrza, nie posiadający zespołu silnikowego i utrzymujący się w powietrzu przez działanie dynamiczne powietrza na płaszczyzny nośne nieruchome w czasie lotu.

Wiropłat (Klasa E)

Aerodyn, w których siła nośna jest dostarczona w całości lub częściowo przez płaszczyzny, pozostające w ruchu. Przy jedynej lub kilku płaszczyznach nośnych nieruchomych—ich powierzchnia powinna być mniejsza od powierzchni płaszczyzny, posiadającej ruch wirowy.

Śmigłowiec (Klasa G)

Aerodyn, który utrzymuje się w powietrzu przez działanie powietrza na jedno lub kilka śmigieł, wprawianych w ruch przy pomocy silnika.

Załącznik D

Regulamin dla rekordów

Artykuł 1

Aé.-C. N. są wyłącznie upoważnione do uznania rekordów, ustanowionych lub pobitych w ich krajach.

Zgodnie z artykułem 68 Kodeksu Sportowego, jeśli próba pobicia rekordu będzie się odbywała na terytorjum kilku Aé.-C. N., wówczas Aé.-C. N. kraju organizującego tę próbę będzie upoważniony w tym zakresie. Kontrola na trasie będzie należała do Aé.-C. N. krajów, na terenie których odbywać się będą zawody, ustalanie zaś rekordów do Aé.-C. N. organizującego zawody.

Artykuł 2

F. A. I. uznaje następujące rekordy:

a) krajowe,
b) międzynarodowe według klas,
c) światowe,
d) przeloty rekordowe.

Za rekord krajowy uznany zostanie rekord, ustanowiony na jakimkolwiek terytorjum, przyczem o przydziale krajowym decyduie wyłącznie przynależność państwowa pierwszego pilota.

Rekord krajowy musi być zezwolony, skontrolowa-i zastrzeżony przez Aé.-C. N.

Rekord krajowy może być zastrzeżony przez F. A. I. jako rekord międzynarodowy albo rekord światowy na żądanie Aé.-C. N. tego kraju, do którego należy pierwszy pilot.

Rekordem międzynarodowym według klas jest najlepszy rekord z pośród rekordów krajowych w każdej kategorji jednej z klas, uznanych przez F. A. I.

Rekordy światowe są to rekordy uznane przez F. A. I. za najlepszy wyczyn w aeronautyce, bez brania pod uwagę jakiejkolwiek klasyfikacji albo kategorji.

Przeloty rekordowe są to rekordy ustalone na trasie, przyjętej przez konferencję F. A. I. zgodnie z propozycją C. A. S. I. i kontrolowane zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego.

Trasa w tym wypadku może przechodzić przez terytorjum jednego Aé.-C. N. lub też kilku Aé.-C. N. Rekordy te będą rekordami szybkości, przyczem lądowanie będzie dozwolone lecz czas tych lądowań nie będzie odliczany; rekordy te będą wpisywane bez brania pod uwagę jakiejkolwiek klasyfikacji lub kategorji.

Wykaz tras tych rekordów dozwolonych przez F. A. I. jest ogłoszony w załączniku D do Kodeksu Sportowego.

Rekordy z dyplomami F. A. I. — F. A. I. przyznaje niektórym rekordom z powodu trudności ich ustalenia specjalne dyplomy; rekordy te będą zwane „rekordami z dyplomami F. A. I." i będą wyróżnione przez tę wzmiankę na liście rekordów F. A. I.

Lista rekordów

uznanych przez F. A. I.

Rekordy światowe

Odległość w linji prostej bez lądowania. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Wysokość.

Największa szybkość na bazie. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Lot naokoło świata. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Odległość w linji prostej z zaopatrzeniem w locie. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Rekordy międzynarodowe według klas

Klasa A Balony wolne

1-a kategorja (balony do 600 m^3 pojemności)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

2-a kategorja (balony od 601 do 900 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

3-a kategorja (balony od 901 do 1.200 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

4-a kategorja (balony od 1.201 m^3 do 1.600 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

5-a kategorja (balony od 1.601 do 2.200 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

6-a kategorja (balony od 2.201 do 3.000 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

7-a kategorja (balony od 3.001 do 4.000 m^3)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

8-a kategorja (balony pojemności 4.001 m^3 i wyżej)
Czas (bez lądowania).
Odległość (bez lądowania).
Wysokość.

Klasa B — Sterowce

Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.

Klasa C — Lotnictwo silnikowe.
Klasa C-bis — Samoloty wodne.
Klasa C-ter — Amfibje.
Klasa E — Wiropłaty.

Te 4 klasy aerodyn obejmują następujące rekordy:
Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.
Odległość w linji łamanej. — Rekord z dyplomem F. A. I.
Wysokość. — Rekord z dyplomem F. A. I.
Największa szybkość osiągnięta na bazie. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Rekordy szybkości

Szybkość na 100 kilometrach.
" " 1.000 " Rekord z dypl. F. A. I.
" " 2.000 " " " "
" " 5.000 " " " "
" " 10.000 " " " "

Rekordy z obciążeniem użytecznem

Z 500 kg obciążenia użytecznego
Wysokość.
Szybkość na 1.000 kilometrach.
" " 2.000 "
" " 5.000 "

Z 1.000 kg obciążenia użytecznego
Wysokość.
Szybkość na 1.000 kilometrach.
" " 2.000 "
" " 5.000 "

Z 2.000 kg obciążenia użytecznego
Wysokość.
Szybkość na 1.000 kilometrach.
" " 2.000 "
" " 5.000 "

Z 5.000 kg obciążenia użytecznego
Wysokość.
Szybkość na 1.000 kilometrach.
" " 2.000 "
" " 5.000 "

Z 10.000 kg obciążenia użytecznego
Wysokość.
Szybkość na 1.000 kilometrach.
" " 2.000 "
" " 5.000 "

Powyżej 100.000 kg — te same rekordy z podwyższeniem obciążenia użytecznego o 5.000 kilogramów dla każdego nowego rekordu.

Rekord najwyższego obciążenia użytecznego przy wznoszeniu się na wysokość 2.000 m

Rekord najwyższego obciążenia użytecznego przy wznoszeniu się na wysokość 2.000 metrów może być pobity jedynie pod warunkiem, że obciążenie użyteczne będzie wyższe o 500 kg od obciążenia użytecznego, przy którem był ustalony poprzedni rekord.

Rekordy z zaopatrzeniem w locie

Odległość w linji prostej. — Rekord z dyplomem F. A. I.
Odległość w linji łamanej.

Rekordy szybkości w locie naokoło świata dla aerodynów i sterowców

Rekordy dla samolotów turystycznych

1-a kategorja — Samoloty wieloosobowe

Do tej kategorji będą zaliczone wszystkie samoloty wieloosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równa się 560 kilogramom.

Przy biciu rekordów przynajmniej 2 miejsca muszą być zajęte.

2-a kategorja — Samoloty jednoosobowe

Będą zaliczane do tej kategorji wszystkie samoloty jednoosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równa się 450 kilogramom.

3-a kategorja — Samoloty wieloosobowy

Do tej kategorji będą zaliczone wszystkie samoloty wieloosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 280 kilogramom.

Przy biciu rekordów przynajmniej 2 miejsca muszą być zajęte.

4-a kategorja — Samoloty jednoosobowe

Do tej kategorji będą zaliczone wszystkie samoloty jednoosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 200 kilogramom (włącznie).

Pod ciężarem własnym rozumie się całkowity ciężar somolotu gotowego do lotu. Oczywiście, że tym ciężarem własnym nie są objęte: materjały pędne (benzyna i oliwa), załoga, instrumenty kontrolne wymagane przez F. A. I., a w razie potrzeby również spadochrony i inhalatory.

Ciężar wody w chłodnicach będzie wliczony do ciężaru własnego samolotu. W kategorji wieloosobowej ciężar załogi powinien wynosić przynajmniej 150 kilogramów, względnie powinien być uzupełniony przez dodanie balastu. Balast ten powinien być oplombowany.

W każdej z wyżej wymienionych kategoryj będą mogły być ustalone następujące rekordy, bez zaopatrzenia w locie:

1-a kategorja

Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.

Wysokość.

Szybkość na 1.000 kilometrach.—Rekord z dyplomem F. A. I.

Szybkość na 2.000 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

2-a kategorja

Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.

Wysokość.

Szybkość na 100 kilometrach.

Szybkość na 1.000 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Szybkość na 2.000 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

3-a kategorja

Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.

Wysokość.

Szybkość na 100 kilometrach.

Szybkość na 500 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Szybkość na 1.000 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

4-a kategorja

Odległość w linji prostej (bez lądowania). — Rekord z dyplomem F. A. I.

Wysokość.

Szybkość na 100 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Szybkość na 500 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Szybkość na 1.000 kilometrach. — Rekord z dyplomem F. A. I.

Rekordy dla samolotów wodnych turystycznych

1-a kategorja — Samolot wodny wieloosobowy

Będą zaliczone do tej kategorji wszystkie samoloty wodne wieloosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 680 kilogramom.

Przy biciu rekordów przynajmniej 2 miejsca muszą być zajęte.

2-a kategorja — Samoloty wodne jednoosobowe

Będą zaliczone do tej katerji wszystkie samoloty wodne jednoosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 570 kilogramom (włącznie).

3-a kategorja — Samoloty wodne wieloosobowe

Będą zaliczone do tej kategorji wszystkie samoloty wodne wieloosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 350 kg (włącznie).

Przy biciu rekordów wodnopłatowce tej kategorji, przynajmniej 2 miejsca muszą być zajęte.

4-a kategorja — Samoloty wodne jednoosobowe

Do tej kategorji będą zaliczone wszystkie samoloty wodne jednoosobowe, których ciężar własny jest niższy lub równy 250 kilogramom (włącznie).

Dla samolotów wodnych turystycznych dostępne są te same rekordy, co i dla kategoryj samolotów turystycznych.

Amfibje turystyczne

Jedna tylko kategorja: amfibje wieloosobowe o ciężarze własnym poniżej 750 kilogramom.

Dla amfibij turystycznych dostępne są te same rekordy, co i dla kategoryj samolotów turystycznych.

Rekordowe przeloty

Postanowienie to dotyczy lotów na wielkich ustalonych szlakach powietrznych i między stolicami niektórych państw.
Patrz oryginał francuski: str. 22.

Klasa D — Lotnictwo bezsilnikowe

Rekordy międzynarodowe klasy D stanowią najlepsze wyczyny krajowe zarejestrowane, bez względu na teren, na którym zostały one dokonane.

Rekordy międzynarodowe w klasie D są następujące:

a) odległość w linji prostej. — Rekord z dyplomem F.A.I.
b) odległość z powrotem do miejsca startu. — „ „ „
c) czas lotu z powrotem do miejsca startu. — „ „ „
d) wysokość ponad punktem startu. — „ „ „

Po zatwierdzeniu przez F.A.I. tych rekordów będą one wpisane na listę urzędową rekordów międzynarodowych, względnie na listę rekordów światowych. Wszystkie rekordy klasy D mogą być ustanowione przez szybowce odczepione w powietrzu po wleczeniu.

Klasa G — Śmigłowce

Czas (z powrotem do miejsca startu bez lądowania w drodze).

Odległość (z powrotem do miejsca startu bez lądowania w drodze).

Odległość w linji prostej (bez lądowania).

Wysokość ponad miejscem startu.
Szybkość na odcinku 20 kilometrów.

Rekordy kobiece

Do rekordów kobiecych należą rekordy, ustanowione przez pilotki, prowadzące same samolot rekordowy; obejmują one wszystkie rekordy, wyszczególnione w załączniku D.

Skoro lotniczki pobiją w swej własnej klasie rekord światowy lub też międzynarodowy, ustalony przez F.A.I.—wyczyn ten będzie wpisany na listę rekordów kobiecych oraz na listę urzędową rekordów światowych.

Przy ustanawianiu rekordów kobiecych cała załoga musi obowiązkowo być płci żeńskiej.

Załącznik E

Przepisy dotyczące mierzenia odległości, wysokości i czasów (trwania)

Miary odległości

Odległości będą mierzone:

1. Do 10 kilometrów przez pomiary bezpośrednie lub też zapomocą środków, które komisarze uznają za najodpowiedniejsze.
2. Do 50 kilometrów — pomiary będą dokonywane bądź jak powyżej, bądź też na mapie urzędowej przynajmniej o skali 1/100.000.
3. Powyżej 50 kilometrów — przez skreślenie łuku wielkiego koła, wziętego na powierzchni morza i który łączy dwie pionowe linje dwuch określonych punktów.

Promień sferyczny według przyjętego przez F. A. I. wymiaru = R = 6.371,227.

Obliczenia odległości podlegających zatwierdzeniu dla przelotów powyżej 8.500 kilometrów

1. Przelot w linji prostej. Skoro odległość ortodromiczna między punktem startu i punktem lądowania przekroczy 8.500 kilometrów, załoga jest upoważnioną do ustalenia swego przelotu przy pomocy jednego punktu kontrolnego, jeśli odległość jest niższa od 10.000 kilometrów,

dwu punktów dla odległości od 10.000 do 15.000 kilometrów, trzech punktów dla odległości od 15.000 do 20.000 kilometrów, po jednym dalszym punkcie na każde 5.000 dalszych przebytych kilometrów.

Projekcja punktu lub punktów nachylenia na łuk wielkiego koła, łączącego punkt startu z punktem lądowania, powinna paść między temi dwoma punktami.

Odległość wówczas będzie obliczona metodą ortodromiczną, od jednego punktu kontrolnego do następnego, jednakowoż całkowita odległość ustalona nie dzie mogła przewyższać więcej niż o 1/10 odległość ortodromiczną, obliczoną od punktu startu do punktu lądowania.

W razie odległości większej od 20.000 kilometrów będzie obowiązywała kontrola pośrednia poza tą odległością, która będzie obliczona na większym segmencie wielkiego koła, łączącego punkt startu z punktem lądowania.

2. Przelot po linji łamanej.—W razie lotu okrężnego po linji wieloboku zamkniętego lub nie, całkowita odległość zatwierdzona będzie się równała sumie odległości ortodromicznych częściowych, obliczonych między każdemi dwoma kolejnemi punktami przelotu kontrolowanemi, licząc od punktu startu do punktu lądowania, przyczem poszczególne odcinki pomiędzy temi punktami kontrolnemi nie mogą leżeć w wzajemnej od siebie odległości mniejszej niż 1.500 kilometrów i linje łączące te punkty w żadnem miejscu nie mogą się przecinać. Jedynie odległość ortodromiczna między ostatnim punktem kontrolnym i punktem lądowania może wynosić mniej niż 1.500 kilometrów. Poszczególne punkty zakrętów powinny być odległe od siebie przynajmniej o 500 kilometrów, przyczem

odległość ta będzie uważana za linję najkrótszą, łączącą między sobą kolejne wierzchołki wieloboku.

Bazy dla rekordów w obwodzie zamkniętym

Próby o pobicie rekordów w obwodzie zamkniętym będą mogły się odbywać jedynie na bazach, których odległości są urzędowo wymierzone i zaprotokułowane w zależności od wypadku bądź przez doświadczonego geometrę, bądź przez odpowiedni urząd państwowy.

Będą brane pod uwagę przeloty całkowite, a nie ich części.

W konsekwencji czasy będą brane jedynie w miejscu startu.

Odległości przebyte będą obliczane według odległości między poszczególnemi wierzchołkami wieloboku.

Bazy stałe

Dla uznania urzędowego przez F. A. I. za bazę stałą, bazy dla rekordów w obwodzie zamkniętym (czas, odległość, szybkość) muszą mieć odległości wymierzone i protokularnie ustalone zgodnie z tem, co było powiedziane powyżej, a ponadto powinny one posiadać słupy na zakrętach, oznaczające wierzchołki wieloboku w postaci punktów stałych (wieże, dzwonnice, latarnie morskie i t. d.) lub też wmurowane w odpowiednie konstrukcje murowane. Ustanowienie tego punktu musi być wniesione do protokułu, stwierdzającego założenia bazy.

Dokumenty te winny być przedłożone przez Aé.-C. N. do zatwierdzenia przez F.A.I., który wystawi ewentualnie odpowiednią licencję dla bazy stałej.

Baza dla rekordów największej szybkości

Rekordy największej szybkości na bazie mogą być ustalone jedynie na bazie, uznanej urzędowo przez

F. A. I., urządzonej zgodnie z poniższemi przepisami. Protokuł z urządzenia bazy będzie musiał być złożony w Sekretarjacie F. A. I., który wystawi licencję dla bazy stałej.

Samoloty (klasa C). — Próby pobicia rekordów będą się odbywały na bazie 3-kilometrowej, uznanej przez F. A. I. Dwie konstrukcje murowane wskażą dwa krańce bazy, odległe o 3 kilometry. Dwie inne konstrukcje wskażą z każdej strony w odległości 500 metrowej naloty na bazę.

Samoloty wodne (klasa C-bis). — Granice bazy są określone przez 2 tarcze pionowe równoległe, odległe od siebie o 3 kilometry, oznaczone przez dwa rzędy równoległe znaków, umożliwiających pilotowi dokonanie przelotu nad powierzchnią wody na przestrzeni 3-kilometrowej.

Obowiązuje również oznaczenie 500-metrowego nalotu na bazę.

Dla ułatwienia orjentacji mogą być umieszczone pływaki wzdłuż każdej z tych linij wytyczonych, jednakowoż jedynie odległość między dwoma tarczami pionowemi równoległemi będzie będzie brana pod uwagę przy obliczaniu szybkości.

Pływaki te będą mogły oznaczać w szczególności maksymalną odległość od wybrzeża, na którą będzie wolno oddalać się samolotom wodnym.

Konstrukcje murowane winny być zbudowane dla umocnienia słupów, służących do skreślenia wymiarów 3-kilometrowej bazy oraz dostępów do niej.

Trasa musi być zatwierdzoną **przez F. A. I.**, która wystawi licencję na bazę stałą.

Kontrola i pomiary wysokości

Regulamin kontroli rekordów wysokości i rekordów, których kontrola jest dokonywana za pomocą barografu:

a) Piloci posiadający licencję lub też konstruktorzy, zamierzający podjąć próbę bicia rekordu wysokości na statku powietrznym jednej z klas uznanych przez F. A. I., będą musieli zawiadomić o tem Komisję Sportową swego Aé.-C. N., przynajmniej na 3 dni przed datą, ustaloną dla próby bicia rekordu.

b) Rekordy muszą być kontrolowane w zasadzie zapomocą aparatów rejestrujących, dostarczonych przez Aé.-C. N.
W razie gdyby zawodnik chciał użyć swego barografu, będzie musiał złożyć go poprzednio do Komisji Sportowej Aé.-C. N. równocześnie z prośbą o dokonanie kontroli.
Dla barografu nowego systemu, którego model nie jest powszechnie znany, Aé.-C. N. ma prawo wymagać dłuższego czasu dla przeprowadzenia studjów nad tym aparatem i sprawdzenia jego funkcjonowania.
Rejestracja obowiązkowo musi być dokonana przy pomocy aparatu piszącego cienką kreską bądź na powierzchni przydymionej, lub też na aluminjum.

c) Każdy Aé.-C. N. powinien postarać się o zarejestrowanie barografów, używanych do ustalania rekordów przez obrane przez niego laboratorjum.

d) Komisarz powinien osobiście położyć arkusz diagrametryczny na aparacie rejestracyjnym, podpisać i opatrzyć datą ten arkusz; nakręcić zegar, uregulować aparat i wprawić go w ruch i własnoręcznie zamknąć skrzynkę rejestratora. Skrzynka ta powinna być obwiązana i zapieczętowana i wszelkie środki ostrożności powinny być przedsięwzięte, aby uniemożliwić jej otwarcie.

e) Statek powietrzny winien być zaopatrzony w jeden albo dwa barografy oplombowane, połączone z aparatem drutami, opatrzonemi plombami i nieprzeszkadzającemi w jego zawieszeniu elastycznem. Te druty nie mogą być zerwane przez nikogo innego, jak tylko przez komisarza. Dla klas A i D zawodnik jest upoważniony do użycia swego albo swoich własnych barografów, które muszą być oplombowane.
W razie gdy statek powietrzny zabiera dwa barografy, jeden z nich powinien być uważany za barograf urzędowy; wyznaczenie jego jako barografu urzędowego powinno nastąpić przed próbą. Drugi barograf będzie kontrolowany tylko w wypadku, gdyby barograf urzędowy funkcjonował niesprawnie.

f) Komisarz powinien wciągnąć wszystkie te czynności do protokułu, którego formularze będą mu doręczone przez Komisję Sportową Aé.-C. N. Wspomniany protokuł winien być sporządzony w dwuch egzemplarzach, przyczem jeden jest przeznaczony dla F. A. I., drugi dla Komisji Sportowej Aé.-C. N.
Protokuł ten powinien zawierać wzory pieczęci albo plomb, w które był opatrzony aparat.

Barografy dla rekordów w klasie D

Dla rekordów w klasie D wystarczy, gdy ostemplowany barograf będzie złożony w ręce komisarza sportowego przed zawodami; zapis atramentem jest dozwolony.

Rekordy czasu w klasie D mogą być obliczone według danych barografu jak dla klas A i B.

Sprawdzanie barografów i określanie wysokości.

a) Otwarcie barografu nie może być dokonane wcześniej niż w 24 godziny po ukończeniu wzlotu.

Depresja będzie określana przez cechowanie zapomocą maszyny pneumatycznej, w czasie którego należy pociągnąć piórem diagram o takim samym profilu jak ten, który podlega sprawdzaniu.
Czynność ta powinna być dokonana przy temperaturze 15° C. i musi być wykonana przez urzędowe laboratorjum pod własną odpowiedzialnością Aé.-C. N. Odpowiednie zaświadczenie zostanie dołączone do akt. Punkt startu do próby będzie początkiem diagramu, igła będzie sprowadzona do tego punktu pod kloszem pneumatycznym.
Wysokość osiągnięta będzie określona przez depresję barografu zamienioną na metry, zgodnie z tablicą wzorów obowiązujących, ogłoszoną przez F. A. I., niezależnie od wysokości punktu startu i ciśnienia w tym punkcie w czasie dokonania próby.

b) Po wycechowaniu barometru przy pomocy maszyny pneumatycznej, zgodnie z regulaminami, należy odczytać w urzędowym wykazie ciśnienia atmosferycznego wartość minimum P ciśnienia, które zostanie wyrażone w milimetrach rtęci, przy 0° C., bez dziesiętnych, ze ścisłością do pół milimetra. Przyznana zostanie wysokość, odpowiadająca danej na tablicy wzorów F. A. I. (patrz załącznik K).

c) Wykres krzywej barografu jest niekiedy utworzony przez szereg punktów wibracyjnych, co powiększa znacznie grubość kreski; w tym wypadku za wskazówkę wysokości zostanie przyjęta linja pozioma, przylegająca do dolnego brzegu kreski.

d) Po podniesieniu igły, bądź w locie, bądź pod kloszem pneumatycznym, barograf nie będzie

mógł być wcześniej użytym, jak po odpoczynku przynajmniej 24-godzinnym.

e) Rekordy wysokości nie mogą być pobite inaczej, jak przez osiągnięcie różnicy, równej lub przekraczającej 200 metrów, z wyjątkiem klasy D, gdzie różnica może być tylko 100 metrów.

Określenie czasu i pomiary trwania lotu
Klasy A i B

Dla rekordu czasu uznany będzie czas, wskazany przez barograf. Godziny startu i lądowania, zaświadczone z jednej strony przez komisarza startu, z drugiej strony przez świadków lądowania, muszą się zgadzać ze wskazaniami barografu.

Rekord nie może być pobity inaczej, jak przez czas dłuższy przynajmniej o jedną godzinę od czasu rekordu poprzedniego.

Ruch barografu powinien być taki, aby można było łatwo określić czas.

Czas obrotu cylindra będzie sprawdzony przez chronometrażystę zapomocą chronometru pierwszej albo drugiej klasy. Przy przyznawaniu czasu danego rekordu należy brać pod uwagę ewentualne poprawki.

Dla określenia trwania próby będzie wzięty na krzywej punkt wskazujący, że aparat znajduje się o 50 metrów ponad powierzchnią ziemi i punkt ten będzie uznany za punkt startu. Końcem krzywej będzie punkt, w którym wzlot został zakończony. W razie wątpliwości Komisja Sportowa Aé.-C. N., biorąc pod uwagę wysokość miejsca lądowania, powinna powziąć postanowienie najmniej korzystne dla zawodnika.

„Zawodnik obowiązany jest wskazać wysokość miejsca lądowania i podać wszystkie wyjaśnienia w tej sprawie".

Klasy C, C-bis, C-ter, D, E, G

Dla rekordów czasu i rekordów szybkości czas może być brany jedynie przez chronometrażystę, zaopatrzonego w chronometr pierwszej klasy, albo klasy A, z wyjątkiem wypadku szczególnego chronometrażu automatycznego.

Czasy rekordów klasy D będą mogły być brane przy pomocy barografu. Jednakowoż przy usiłowaniach pobicia rekordów, których czasy poprzednio ustalone przekraczały 12 godzin, pomiary czasu mogą być dokonane za zezwoleniem Komisji Sportowej Aé.-C. N. przez chronometrażystę, zaopatrzonego w chronometr klasy drugiej lub klasy B.

Dla prób, wyścigów lub konkursów pomiary czasu będą mogły być dokonane przez chronometrażystę, zaopatrzonego w chronometr pierwszej lub drugiej klasy, lecz w danym wypadku rekordy nie będą mogły być zatwierdzone inaczej, jak tylko jeśli czasy były brane zgodnie z powyższemi przepisami.

Wzięte czasy muszą być wpisane do wykazu chronometrażowego, sporządzonego atramentem w czasie próby i podpisanego przez chronometrażystę, pełniącego czynności urzędowe.

Rekordy czasu we wszystkich kategorjach mogą być pobite:

a) do 12-tu godzin przez czas wyższy od poprzedniego o 5 minut,

b) od 12-tu do 24-ch godzin przez czas wyższy od poprzedniego o 15 minut,

c) od 24-ch do 48-miu godzin przez czas wyższy od poprzedniego o 30 minut,

d) powyżej 48-miu godzin przez czas wyższy od poprzedniego o jedną godzinę.

Przy zapisywaniu czasu trwania na listach urzędowych F. A. I. nie będą brane pod uwagę sekundy

i części sekundy, jednakowoż ścisłe czasy muszą być wciągnięte do protokułu.

Otwarcie i zamknięcie kontroli

Przy próbach i konkursach krajowych lub międzynarodowych, wymagających otwarcia i zamknięcia kontroli o godzinie przewidzianej w regulaminie, może być ona stwierdzona przez zawiadowcę portu, gdy to będzie dotyczyło portu otwartego dla ruchu publicznego.

Aé.-C. N. ustalą pod własną odpowiedzialnością listy portów lotniczych, w których ułatwienie to będzie mogło mieć miejsce, — listy te będą przekazane do F. A. I., który dostarczy je wszystkim Aé.-C. N.

Komisje Sportowe Aé.-C. N. osądzą czy próby, których regulaminy będą przedłożone do zatwierdzenia, mogą korzystać z tego udogodnienia. Szczegółowe regulaminy prób określą w razie potrzeby zastosowanie tego artykułu.

Branie czasów zapomocą czasomierzy.

Aé.-C. N. mogą zezwolić na użycie aparatów mierzących czas dla brania czasów, a w szczególności dla neutralizowania czasów i startu po określonej godzinie, gdy klasyfikacja prób nie będzie miała wyłącznie za podstawę szybkość.

Czasy będą rejestrowane ze ścisłością do jednej minuty bez ułamków. Czasomierze będą sprawdzane staraniem Aé.-C. N., które będą musiały zakomunikować F. A. I. o markach i typach aparatów przez siebie zatwierdzonych.

Regulaminy prób będą musiały wskazać czy użycie czasomierzy jest zezwolone dla wykonania kontroli.

Załącznik F

Specjalne przepisy dla kontroli rekordów

Rokordy największej szybkości na bazie

Samoloty

a) Baza urzędowa długości 3-ch kilometrów, opisana w załączniku E, powinna być przebyta dwukrotnie w obie strony w czasie tego samego lotu, na wysokości możliwie stałej, która nie może przekraczać 75 metrów jako maximum; na tej samej wysokości winien utrzymywać się aparat na przestrzeni 500 metrów przed bazą. Najwyższa wysokość osiągnięta w czasie lotu od chwili startu do lądowania nie powinna przekraczać 400 metrów.

Wysokości będą kontrolowane przez obserwatorów oraz przez barograf rejestrujący. Barograf rejestrujący będzie mógł znajdować się na samolocie towarzyszącym, przyczem powinien on być zapieczętowany, a diagram, poświadczony przez komisarza, będzie załączony do akt rekordu. Do tego dokumentu będzie również dołączony raport komisarza stwierdzający, że samolot, stający do próby bicia rekordu, nigdy nie przelatywał ponad samolotem towarzyszącym, którego wysokość ponad powierzchnią ziemi w czasie próby bicia rekordu nie powinna przekraczać 400 metrów.

b) Należy ustalić szybkość każdego z przelotów. Średnia tych 4-ch szybkości da właściwą szybkość rekordu.

c) Rekord nie może być pobitym inaczej, jak przez osiągnięcie różnicy przynajmniej 8 km/godz. Kraje, nie mogące zorganizować bazy ziemnej dla prób bicia rekordów największej szybkości, mają prawo korzystać z baz, przygotowanych do rekordów samolotów wodnych.
Należy stwierdzić, że samolot istotnie wzniósł się z ziemi i powrócił, lądując na ziemię.
Protokuł założenia bazy będzie musiał być złożony przed rekordem w Sekretarjacie F. A. I.

Samoloty wodne

a) Urzędowa baza długości 3-ch kilometrów, przeznaczona specjalnie dla samolotów wodnych, opisana w załączniku E, winna być przebyta 2 razy w każdym kierunku w czasie tego samego lotu na wysokości o ile możności jednej i tej samej, która nie powinna przekraczać 150 metrów, na tej samej wysokości powinien się utrzymywać samolot na 500 metrów przed bazą.
Wysokość maximum w czasie lotu od chwili startu do lądowania nie powinna przekraczać 400 metrów.
Wysokości będą sprawdzane przez obserwatorów oraz przez barograf rejestrujący.
Barograf będzie mógł znajdować się na samolocie towarzyszącym i w tym wypadku przepisy, które należy zastosować, będą te same, jak i dla klasy C.

b) Należy określić szybkość każdego z 4-ch przelotów. Średnia 4-ch osiągniętych szybkości da właściwą szybkość rekordu.

c) Rokord może być pobity jedynie przez różnicę przynajmniej 8 km/godz. Dla rekordów największej szybkości osiągniętej na bazie, zawodnicy muszą dokonać przed próbą na aparacie, z którym stają do pobicia rekordu, dwa lądowania lub wodowania przepisowe, o ile nie przedstawiają urzędowego zaświadczenia, że dokonali tego już poprzednio. Samoloty wodne mogą ustanawiać rekordy największej szybkości tylko na bazie morskiej z wyłączeniem wszelkiej bazy lądowei.

Protokuł z założenia bazy winien być złożony przed próbą bicia rekordu do Sekretarjatu F.A.I. Należy stwierdzić, że samolot wodny wzniósł się istotnie z wody i powrócił, by osiąść na wodzie.

Zakaz powiększania szybkości przez pikowanie

We wszystkich próbach szybkości, czy też rekordów, względnie prób, wchodzących w zakres programu meetingu, jest formalnie zakazane rozpoczynać próbę, pikując ku ziemi,

Zawodnicy winni rozpoczynać próbę, nadlatując w linji poziomej na 250 metrów mniejwięcej przed miejscem rozpoczęcia próby, za wyjątkiem rekordu największej szybkości na bazie, gdzie ta odległość jest powiększona do 500 metrów, i nachylenie samolotu ku ziemi nie może mieć w czasie zawodów średniego nachylenia takiego, które mogłoby spowodować powiększenie jego szybkości.

Komisarze sportowi są jedynie powołani do osądzenia prawidłowości lotu.

Rekordy z zaopatrzeniem w czasie lotu

Załoga nie może być zamienioną w czasie trwania zawodów o rekord.

Rekordy amfibij (C-ter)

Aparaty, należące do kategorji amfibij (C-ter), przy próbie pobicia rekordu będą musiały obowiązkowo startować z wody i lądować na ziemi, lub też startować z ziemi i osiadać na wodzie (wodować).

Rekordy bez zaopatrzenia w czasie lotu

Dla rekordów czasu, odległości, szybkości z powrotem do punktu startu, oraz rekordów odległości w linji prostej, zbiorniki materjałów pędnych muszą być oplombowane.

Rekordy największego obciążenia

Rekord największego obciążenia, przeniesionego na jednolitej wysokości 2.000 metrów, będzie mógł być pobity jedynie w wypadku, gdy nowe obciążenie będzie przewyższać o 500 kilogramów obciążenie poprzedniego rekordu.

Rekordy bez lądowania

Dla rekordów czasu, odległości, szybkości, które muszą być ustanowione bez lądowania, warunek ten będzie sprawdzony zapomocą barografu rejestrującego należycie odplombowanego; kontrola ta nie wyłącza innych sposobów kontroli, które mogą być wymagane przez komisarzy.

Warunek ten nie będzie obowiązkowy, jeśli w czasie usiłowania pobicia rekordu komisarz lub komisarze będą mogli śledzić stale za aparatem oczami, co musi być stwierdzone w protokule.

Rekordy z powrotem do punktu startu

W wypadku gdy samolot nie będzie mógł lądować w punkcie startu, będzie on musiał przejść przy końcu próby nad linją startu na wysokości mniejwięcej 50 metrów w celu przeprowadzenia chronometrażu. Następnie będzie on mógł lądować na innem lotnisku niż to, z którego startował, ale komisarz powinien przeprowadzić niezwłocznie po jego lądowaniu kontrolę plomb, barografów i zbiorników.

Rekordy z obciążeniem użytecznem

Obciążenie użyteczne powinno się składać z balastu, nie mogącego być w czasie lotu użytkowanym. Ciężar butelek zawierających tlen, oraz ciężar wszystkich dodatków, które mogą być wykorzystane przez załogę, nie wliczy się do ciężaru użytecznngo.

Obciążenie użyteczne powinno być obowiązkowo rozłożone w jednej lub kilku przegrodach, obliczonych przynajmniej w stosunku 4-ch sześciennych decymetrów na jeden kilogram obciążenia; przegrody te powinny być zamknięte, stanowić część składową kabiny albo być ściśle do niej przymocowane zapomocą silnych urządzeń mechanicznych.

Przed wzlotem i po lądowaniu ciężar użyteczny powinien być zważony, żadna tolerancja nie może być uwzględniona i waga ścisła, ustalona przez kon-

trolę w czasie wzlotu, musi być zatwierdzoną przy lądowaniu.

Rekordy odległości w linji prostej

Rekordy odległości w linji prostej (klasy B, C, C-bis, C-ter) nie będą mogły być pobite inaczej, jak przez rekord, ustalony na odległości większej conajmniej o 100 kilometrów od rekordu poprzedniego.

Załącznik G

Przepisy specjalne dotyczące rekordów klasy D

Przy rekordach „a" i „b" wysokość punktu lądowania nie może być niższą od punktu startu ponad 1% odległości, przebytej między temi dwoma punktami w linji prostej.

Przy rekordach „b" i „c" pod powrotem do punktu startu rozumie się powrót do koła o promieniu 500 metrów, którego środkiem jest punkt startu.

Rekordy odległości z powrotem do punktu startu w klasie D powinny się składać tylko z jednego przelotu od punktu startu do punktu zakrętu i z powrotem, przyczem ten ostatni punkt powinien być zgóry określony. Każdy następny rekord powinien przewyższać rekord poprzedni o 5%. Wyczyny te powinny być wykonywane bez lądowania.

Ogólne przepisy dla rekordów wysokości stosują się do rekordów klasy D, ale różnica między dwoma rekordami została zmniejszona do minimum 100 metrów.

Kontrola wyczynów dokonanych na szybowcach wleczonych w powietrzu

Dla szybowców, wleczonych przez samolot z silnikiem, lub zapomocą jąkiegokolwiek innego przyrządu,

będzie uznany za punkt startu punkt, w którym szybowiec oderwie się od samolotu wlekącego, względnie gdy przestanie działać odpowiednie urządzenie holownicze.

Punkt i czas startu będą określone zapomocą zwykłych sposobów mierniczych i obserwacyj, dokonanych przez dwuch zastępców komisarzy sportowych. Dla rekordu czasu czasem urzędowym będzie czas, zarejestrowany przez barograf, stosownie do przepisów wyszczególnionych w załączniku E.

Rozłączenie powinno nastąpić najwyżej na wysokości 1.500 metrów nad punktem, w którym szybowiec opuścił ziemię, i na oczach komisarzy, tak by oni mogli ustalić punkt i godzinę startu.

Szybowiec powinien posiadać barograf, na którym komisarz oznaczy dokładną godzinę bezpośrednio przed startem. To samo stosuje się do samolotu holującego.

Samolot ten w chwili rozłączenia się z szybowcem powinien niezwłocznie glisadą opuścić się ku ziemi w celu umożliwienia odczytania na barografie dokładnej wysokości punktu, w którym nastąpiło rozłączenie z szybowcem.

Wysokość, osiągnięta przez szybowiec w czasie próby, będzie obliczana, począwszy od wysokości punktu, w którym nastąpiło rozłączenie z szybowcem.

Odległość, osiągnięta przez szybowiec w czasie próby, będzie odmierzona w linji prostej od projekcji pionowej punktu rozłączenia na ziemi do punktu lądowania, względnie do punktu zakrętu, w zależności od tego czy chodzi o rekord z powrotem do punktu startu.

Różnica wysokości między punktem rozłączenia i punktem lądowania nie powinna przekraczać 1% całkowitej odległości.

Dla rekordu czasu z powrotem do punktu startu czas trwania lotu będzie liczony od chwili rozłączenia się szybowca z samolotem holującym do chwili lądowania.

Przy rekordach z powrotem do punktu startu lądowanie powinno się odbywać w kole o promieniu 500 metrów, którego środkiem będzie pionowa projekcja na ziemi punktu rozłączenio aparatów w powietrzu.

Załącznik H

Zarządzenie specjalne dotyczące rekordu szybkości naokoło świata dla aerodynów i sterowców.

Patrz oryginał francuski: str. 40 i nast.

Załącznik I

Przepisy dla przelotów rekordowych.
Patrz oryginał francuski: str. 44 i nast.

Załącznik J

Warunki do wypełnienia przez chronometrażystów, komisarzy technicznych, komisarzy przy wadze, oraz przez handikaperów

Każdy Aé.-C. N. sporządzi corocznie listy chronometrażystów, komisarzy technicznych, handikaperów, którzy zostali przez niego zakwalifikowani do pełnienia odnośnych czynności na zawodach sportowych, kierując się przepisami Ogólnego Kodeksu Sportowego F. A. I. oraz swego regulaminu krajowego.

Lista chronometrażystów będzie corocznie przedkładana F. A. I., z uwzględnieniem certyfikatów zegarów.

Chronometrażyści I-ej klasy. Aby być zamianowanym urzędowym chronometrażystą I-ej klasy któregokolwiek Aé.-C. N., kandydaci muszą odpowiadać następującym warunkom:

1. Zdać egzamin, którego program jest ustalony przez zainteresowany Aé.-C. N. Program ten powinien zawierać między innemi punkty następujące:

a) Chronometrowanie jednego albo kilku zawodów na odległości poniżej 10 kilometrów z zastosowaniem aparatu automatycznego, zatwierdzonego przez F. A. I. i rejestrującego czasy ze ścisłością do jednej dziesiątej sekundy lub chronometrowanie jednych, względnie kilku zawodów na

odległości zmiennej ze ścisłością do 1/5 sekundy, zapomocą chronometru z podwójną wskazówką zatrzymywaną. Kandydat będzie zakwalifikowany do tych dwuch systemów aparatów, jeśli z powodzeniem zadośćuczyni obydwom egzaminom.

b) Egzamin szybkiego rachunku: mierzenia odległości i szybkości na bazie zamkniętej, z zastosowaniem przepisów F. A. I.

2. Odbycie praktyki, co do czasu nieustalonej, która skończy się skoro chronometrażysta urzędowy, specjalnie wyznaczony w tym celu, wyda kandydatowi zaświadczenie, stwierdzające jego zdolności w tym kierunku.

3. Wykazanie się posiadaniem przynajmniej jednego chronometru z podwójną wskazówką zatrzymywaną i zaopatrzonego w świadectwo I-ej klasy według wymagań F. A. I., wystawione przez obserwatorjum urzędowe, uznane przez F. A. I.
Świadectwo każdego chronometru powinno być odnawiane co dwa lata, a nawet częściej, jeśli Aé.-C. N. uzna to za stosowne.

Zastępcy chronometrażystów. Aé.-C. N. są upoważnione do mianowania zastępców chronometrażystów i chronometrażystów-pomocników i t. d. do ustalania warunków ich przyjęcia, oraz wynagrodzenia, jednakowoż z zastrzeżeniem specjalnem, że zastępcy chronometrażystów będą mogli wykonywać swoje czynności tylko przy zawodach sportowych zamkniętych i że czasy chronometrowane przez nich nie będą mogły w żadnym wypadku służyć jako podstawa do zatwierdzenia rekordów, z wyjątkiem wypadków przewidzianych w załączniku E.

Obowiązki te mogą być pełnione przez chronometrażystów-praktykantów.

Protokuły chronometrażu. Czasy, wzięte przez chronometrażystów i zastępców chronometrażystów i wpisane przez nich do protokułów, będą jedynie uznane za urzędowe. Każdy chronometrażysta albo zastępca chronometrażysty powinien zawsze podpisywać protokuły dokonanych czynności albo czasów notowanych przez niego.

Obowiązki dotyczące brania czasów. Każdy chronometrażysta albo zastępca chronometrażysty, podpisujący dokument nie opracowany przez niego, albo biorący czas zapomocą chronometru czy też aparatu chronometrażowego nieuregulowanego należycie, będzie raz na zawsze pozbawiony prawa pełnienia tej funkcji. Odwołanie takie może pociągnąć za sobą, na skutek zwykłej decyzji komisji sportowej Aé.-C. N., niezatwierdzenie danego wyczynu.

Chronometrowanie zabronione. Każdy chronometrażysta albo zastępca chronometrażysty, okazujący pomoc zawodnikowi zawieszonemu albo zdyskwalifikowanemu albo też komitetowi organizującemu nie zaopatrzonemu w odpowiednie „zezwolenie organizacyjne", będzie zawieszony w swych czynnościach na czas, który określi Komisja Sportowa Aé.-C. N.

W wypadku recydywy zawieszenie musi być zamienione na dyskwalifikację.

Komisarze techniczni — Komisarze przy wadze Handikaperzy

Komisarze techniczni, komisarze przy wadze, handikaperzy powinni wykazać swoje specjalne znajomości przed Komisją Sportową danego Aé.-C. N.; jeśli Aé.-C. N. uzna za stosowne, to może ich poddać egzaminowi.

Komisarze techniczni są zobowiązani pozatem do posiadania niezbędnych instrumentów pomiarowych i przedłożenia ich do zatwierdzenia Aé.-C. N.

Wynagrodzenie osób urzędowych. Aé.-C. N. powinien ogłosić corocznie taryfę wynagrodzeń i djet osób urzędowych, wymienionych w niniejszym załączniku.

Przepisy kontroli chronometrów. *Kodeks Sportowy F. A. I. podaje w tem miejscu minimum prób, jakim musi być poddany chronometr dla uzyskania odpowiedniego świadectwa. Patrz oryginał francuski: str. 47 i nast.*

Załącznik K

Tablica zamiany ciśnienia barometrycznego na wysokość. (Atmosfera F. A. I.).

Patrz oryginał francuski: str. 55 i nast.

Załącznik L

Międzynarodowy Kalendarz Sportowy

Ustalenie kalendarza. Co roku z okazji dorocznego zebrania Rady Naczelnej, F. A. I. ustala w zasadzie kalendarz otwartych międzynarodowych zawodów sportowych, organizowanych w poszczególnych krajach, podległych jego jurysdykcji.

Każdy Aé.-C. N. może domagać się co roku wpisania pewnyeh większych zawodów międzynarodowych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego F. A. I. Ilość zapisów uzależniona jest od ilości głosów, posiadanych w F. A. I.

W zasadzie zapis jest dopuszczalny dla krajów, posiadających 3 wzgl. 4 głosy — 2 zawodów, dla tych, co posiadają 1 lub 2 głosy — jednych zawodów.

W wypadku, gdy pozostają terminy wolne, zgromadzenie decydujące w tej sprawie może przyjąć dodatkowe zgłoszenia ze strony krajów domagających się tego. Decyzje w tym wzgłędzie pozostawia się Radzie Naczelnej.

Z chwilą zgłoszenia zawodów do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego należy wpłacić wpisowe w wysokości 1.000 fr. fr. od każdych zgłoszonych zawodów. Połowa tej sumy zostaje zwrócona danemu Aé.-C. N., jeżeli zawody dojdą do skutku.

Przestrzeganie Kalendarza. Po ustaleniu Międzynarodowego Kalendarza Sportowego Aé.-C. N. nie może wyrazić zgody na zorganizowanie w jego

kraju międzynarodowych zawodów sportowych otwartych w terminie, któryby kolidował z innemi zawodami tej samej klasy, zapisanemi do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego, chyba że otrzyma na to specjalne zezwolenie od F.. A. I.

Pod pojęciem „nie kolidowania" należy rozumieć przerwę conajmniej piętnastodniową.

Załącznik M

Balony kuliste

Tablica obliczeniowa pojemności, objętości i t. p.
Patrz oryginał francuski: str. 64.

Załącznik N

Kontrolowane wyczyny

Wobec tego, że dla szeregu kategoryj czy wyczynów nie istnieją rekordy, poszczególne Aé.-C. N. mogą przy pomocy środków, jakie uznają za wskazane, kontrolować te wyczyny, które ich zdaniem na to zasługują.

Protokuły takich wyczynów skontrolowanych mogą być publikowane.

Załącznik O

Dyplomy pilotów F. A. I.

(F. A. I. zna następujące dyplomy:

A. Dyplom pilota balonu wolnego.
B. Dyplom pilota sterowca.
C. Dyplom pilota samolotu wzgl. samolotu wodnego.
D. Dyplom pilota szybowcowego.
E. Dyplom turystyczny dla klasy E (wiropłat).

Załącznik O podaje minimalne wymagania dla uzyskania takich dyplomów.

Na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej uzyskanie takiego dyplomu jest uzależnione od przedstawienia licencji Ministerstwa Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego), upoważniającej do pilotowania odnośnego statku powietrznego.

A.R.P. z reguły wydaje odpowiedni dyplom w chwili wydania po raz pierwszy licencji sportowej).

Z wyżej przytoczonych powodów postanowienie, zawarte w załączniku O nie publikujemy. Patrz oryginał francuski: str. 66 i nast.

Załącznik P

Wzór karty lotu

Patrz oryginał francuski: str. 69.

Załącznik Q

Wzór zatwierdzenia startu wzgl. lądowania

Patrz oryginał francuski: str. 72.

SPIS RZECZY

Kodeks Sportowy

Załączniki

Skorowidz alfabetyczny

Punkty Kodeksu

Punkty Kodeksu